

70 лет

НОВОСИБИРСКОМУ
ТРАМВАЮ



1934

2004

**И. Пунцуль
И. Шахтарина**

70 ЛЕТ НОВОСИБИРСКОМУ ТРАМВАЮ

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОЧЕРК • ИНТЕРВЬЮ • ВОСПОМИНАНИЯ

**Консультанты:
В. Н. Марковец
М. Ю. Никулин
Л. И. Чиркова**

**Технический редактор
О.И. Хисматулин**

Новосибирск – 2004

ВЕРИТЬ В ЗАВТРАШНИЙ ДЕНЬ

Дорогие друзья!

70 лет назад, 26 ноября 1934 года, вышли в первый рейс по трассам нашего города трамвайные поезда.

Семь десятилетий работы трамвая вобрала в себя многое: первые шаги отрасли, войну — время великих испытаний людей и техники на прочность и выносливость; восстановление и подъем трамвайного хозяйства Новосибирска.

Рос и хорошел наш город. Вместе с ним менялся трамвай: прирастал километрами новых линий, оснащался новыми машинами. На смену холодным фанерным вагонам, пионерам трамвайного движения, пришли современные — теплые, удобные и красивые. И ныне невозможно представить Новосибирск без верного и надежного помощника горожан — трамвая.

Сложно живут сегодня трамвайщики. Но они делают все, чтобы не сокращалась протяженность линий, чтобы вовремя и качественно ремонтировался подвижной состав, чтобы производился ремонт путей с применением новых технологий.

Мы знаем, что у нашего трамвая долгая и счастливая жизнь. Уверены в том, что трамвайные пути достигнут самых отдаленных уголков города и свяжут окраины с центром, чтобы сделать жизнь горожан более комфортной, что появятся в Новосибирске вагоны последнего поколения, которые будут двигаться по новым путям почти бесшумно.

Это, конечно, дело будущего. Но чтобы оно быстрее наступило, упорно трудится большой и дружный коллектив трамвайщиков.

В день юбилея хочу подчеркнуть, что ваша работа очень важна и нужна Новосибирску.

Спасибо вам за преданность делу, за умение с честью выходить из сложных ситуаций, за любовь к городу и горожанам, во имя которых вы работаете.

Счастья вам, друзья, и исполнения надежд!



A handwritten signature in dark ink, which appears to be 'В.Ф. Городецкий'.

С уважением и признательностью
В.Ф. Городецкий,
мэр города Новосибирска

ТРАМВАЙ ОТ ПРОШЛОГО – К БУДУЩЕМУ!

Предлагаемая Вашему вниманию книга об истории Новосибирского трамвая посвящена 70-му юбилею открытия трамвайного движения в нашем городе.

К выпуску этой книги побудила необходимость выразить свою глубокую признательность и благодарность пионерам трамвайного движения, рассказать о порой нелегкой, но все же радостной жизни первых новосибирских трамвайщиков.

Кроме того, нам бы хотелось показать всю значимость трамвая в современной жизни и необходимость его в развитии столицы Сибири.

Показателем, характеризующим уровень благосостояния населения городов, является качество транспортного обслуживания населения. Выполнение этих функций в г. Новосибирске возложено на управление пассажирских перевозок, в состав которого, наряду с автобусными и троллейбусными предприятиями, входят трамвайные депо.

Трамвай исторически является первым видом электрического общественного транспорта. Учитывая то, что он обладает большей по сравнению с автобусом и троллейбусом провозной способностью, а также комфортабелен, не загрязняет окружающую среду, обеспечивает большую скорость сообщения и сравнительно дешевый в эксплуатации, трамвайное движение получило широкое распространение как в городах России, так и за рубежом. В городе Новосибирске трамвайное движение открылось в ноябре 1934 года.

При анализе транспортного обслуживания населения г. Новосибирска видно, что в общем объеме пассажирских перевозок значительная доля принадлежит трамваю: автобус перевозит – 39,6% пассажиров, троллейбус – 37,6%, трамвай – 22,8%.

Работающие в настоящее время два депо МУП «Ленинское трамвайное депо №2» и МУП «Октябрьское трамвайное депо № 3» ежедневно выпускают на линию 140 ед. подвижного состава и перевозят 231,5 тыс. пассажиров.

Учитывая специфику городского электрического транспорта, трамвай не может существовать без средств коммуникаций, а именно рельсовой и контактной сетей. В стабильную работу городского транспорта г. Новосибирска свою долю вносят работники не только трамвайных депо, но и служб обеспечения: МУП «Служба энергохозяйства», МУП «Служба пути», МУП «Автосвязь» и МУП «ПАТП-7», на балансе которого находится вся специализированная автотехника.

В преддверии юбилея Новосибирского трамвая, от имени управления пассажирских перевозок, я хочу поздравить и поблагодарить всех работников вышеперечисленных предприятий за то, что в любое время суток, в любую погоду, в дождь и снег добросовестно выполняют свою работу, результатом которой является стабильная работа такого вида городского пассажирского транспорта, как трамвай.

Мы надеемся, что данная книга найдет широкий круг читателей и сохранит имена людей, стоящих у истоков трамвайного движения в г. Новосибирске, а также работников городского электрического транспорта прежних лет и настоящего времени.



*В. И. Новоселов
Начальник Управления
пассажирских перевозок г. Новосибирска*

От авторов

Эта небольшая книга охватывает исторический отрезок времени длиной в 70 лет. Все в ней – от первой до последней строчки – о новосибирском трамвае: о его не столь далеком прошлом, о беспокойном нынешнем и, конечно, о будущем дне.

Для человека семьдесят лет – это целая жизнь. А для предприятия столь солидная цифра обозначает скорее возраст становления: катить еще нашему трамваю по двадцать первому веку, становясь удобнее, краше и ... моложе.

На это надеются те, кто отдал развитию трамвайного движения знания, навыки, силы и годы своей жизни. Эти люди поделились с нами, авторами, воспоминаниями о годах, ставших этапными в судьбе трамвая. Их фамилии мы приводим в книге. Использованы в ней данные, полученные от ветеранов Н. П. Коновалова, А. Ф. Савиной, В. Г. Шипилова, Т. И. Цибулько, Л. И. Гречушкиной, А. П. Романенко, В. Г. Пукеловой, Л. П. Буняк, А. Е. Ковалевой и других ветеранов, С. Д. Тимофеевой – председателя профкома МУП «Ленинское трамвайное депо N2», а также материалы по истории новосибирского трамвая, собранные москвичами С. Тарховым – доктором географических наук и инженером Д. Мерзловым.

Слова особой признательности в адрес В. Н. Марковца – начальника ТО УПП. Консультант, координатор, организатор – вот его роль в создании книги.

Мы благодарны судьбе и за то, что попала в наши руки «самиздатовская» брошюрка, написанная А. П. Уриевским в давнем уже 70-м году прошлого века, под названием «Краткий очерк истории Новосибирского трамвая». Из нее почерпнуты не только технические и технологические подробности. Благодаря знакомству с ней, мы заразились той любовью и обожанием, с которыми трамвайщики относились (да и относятся) к своему детищу.

Малой по объему книги не хватит для того, чтобы перечислить всех, кто был лично причастен к большому делу и мог бы рассказать о своем видении прожитых лет. Всем им, а

также тем, кто пришел и еще будет приходить на смену ветеранам: ведь нить истории не обрывается! – посвящается этот скромный труд, который вряд ли увидел бы свет, если б ни три энтузиаста, бесконечно любящих свою работу, настоящих историографов отрасли: Людмила Ильинична Чиркова – директор музея истории развития электротранспорта, Михаил Никулин – преподаватель кафедры электрического транспорта НГТУ, председатель Совета музея истории развития горэлектротранспорта и Елена Михайловна Бессонова – начальник отдела МУП «Октябрьского трамвайного депо N3».

Их по праву можно назвать соавторами этой книги. Именно они предоставили в наше распоряжение массу фактического материала, организовали встречи с ветеранами трамвайной службы и руководителями.

В итоге этих встреч родилась летопись Новосибирского трамвая, начать которую хочется с оды любимому всеми, надежному, экологичному и демократичному виду транспорта.

Итак, начинаем ...

70 лет Новосибирскому трамваю

ПЕРВЫЕ ШАГИ (1914-1941)



На линии трамвай типа X. 30-е годы XX века

Ода новосибирскому трамваю

Говорят, города как люди: имеют свой характер, свое лицо — только им присущие особенности. Маленький, тихий городок в российской глубинке — мечтатель и романтик. Шумный мегаполис — прагматик и реалист. Жизнь его невозможно представить без общественного транспорта, за день перевозящего по многочисленным маршрутам тысячи тысяч горожан.

Автобусы, троллейбусы, трамваи... Машины с почти человеческой сутью: с особой статью и норовом. Басовито урча мотором, исторгая копоть и бензиновые пары, мчат по дорогам уверенные в своей силе автобусы. Добродушные троллейбусы жужжат, отпыхиваясь на остановках, мягко приседая на рессорах.

Непоседы — трамваи весело делают свое дело — везут пассажиров во все концы огромного города. То ли ритмичный перестук их колес делает каждое такое путешествие маленьким праздником, даже если в салоне яблоку некуда упасть, то ли мелодичные трели звонков, которыми они предупреждают зазевавшихся на рельсах пешеходов: «Посторонись!»

Наверное, нет в Новосибирске человека, который не ездил на трамвае. В летний ли зной, в осеннюю ли хмарь, в зимнюю ли непогоду, что бы ни случилось: жара под +40, дождь как из ведра или снежная круговерть, наш верный друг трамвай, согласно расписанию, доставит нас к месту назначения.

Молодым кажется, что город, в котором они живут, таким как сейчас был всегда. А те, кто постарше, помнят то время, когда городской центр застроен был сплошь деревянными домами. Когда текла еще в Обь по своему естественному руслу речка Каменка, нынче убранный в трубы. Когда в районе нынешней «Башни» в левобережье на километры вокруг расстилались картофельные поля. Давным — давно это было, но уже тогда бороздил городские просторы желто — красный трамвай.

Для каждого горожанина памятен свой трамвайный маршрут, связывающий его дом, его улицу с остальным городским миром. Для авторов особенно дороги те, что пролегали по улице Трамвайной (ныне Титова).

...Детские воспоминания: ясное летнее утро, солнечный луч в окне, пробивающийся сквозь кружево тополиных листьев, цокот лошадиных копыт по брусчатке мостовой (машин тогда было мало, и их конкурентами на дорогах являлись фуры на конной тяге). С этим цокотом соперничал стук трамвайных колес.

Это сейчас Титова — широкая асфальтовая река, по которой мчится поток автомашин. А тогда Трамвайная, вымощенная гранитным булыжником, между которым кое — где пробивался настырный спорыш, двумя узкими серыми лентами окаймляла трамвайный путь. А по нему, покачиваясь и громыхая на стыках, двигались громоздкие фанерные вагоны.

Трамвайные рельсы связывали не просто районы — людей. Ездили по ним в гости и на работу, на свидания и в институт, отдохнуть в хорошей компании куда —нибудь на пляж, в Бугринку или в Заельцовский бор.

Летом в вагонах открывались все окна и по салонам гуляли озорные сквозняки. А зимой от дыхания большого числа людей куржак свисал с потолка, индевели окна, и чтобы не пропустить остановку, пассажиры «протаивали» на стеклах «пятачки», через которые и определяли местонахождение трамвая.

И в летний зной, и в зимнюю стужу он приветствовал стоящих на остановках людей переливчатым звуком звонка:

-Дзинь — дзинь! Подъезжаю, готовьтесь к посадке!

-Дзинь — дзинь! Всем места хватило? Внимание, отправляемся в путь!...

Работы трамваю всегда хватало. Помнится в 60-е, после трудового дня, работающие ехали домой, плотно набившись в нутро вагонов, гирляндами повиснув на подножках, облепив крыши и устроившись сзади на выступе, который в народе почему —то именовали «колбасой». И когда число пас-

сажиров, оккупировавших запрещенные для проезда места, переваливало за все мыслимые пределы, выходила из кабины вагоновожатая и сердито требовала, чтобы «самовольщики» покинули неположенные места. Но те отводили глаза и старательно делали вид, что не слышат грозных окриков. Махала тогда она рукой, забиралась в кабину, и снова катил трамвай по своей привычной орбите.

Памятно лето 1973 – го, когда в одну ночь с Титова исчезли трамвайные пути, а дорога была залита асфальтом. На строительство вышел тогда коммунистический батальон, в который были мобилизованы члены партии со всех предприятий района. От площади Маркса до площади Станиславского сняли рельсы и шпалы, отсыпали щебень и уложили полотно.

Утром, переходя дорогу по еще теплому покрытию, многие из нас, радуясь что улица стала краше, пожалели все – же, что ушло с нее звонкоголосое чудо – трамвай.

Так уж сложилось, что с главных улиц переселился он на трассы второстепенные. Но значения своего не потерял : по – прежнему трамвай – труженик возит людей.

И, если сделать среди его пассажиров блиц – опрос, уверены, все скажут: «Живи, трамвай, и здравствуй много – много лет!» И добавят, узнав какой нынче праздник: «С днем рождения тебя, дорогой! Ты по – прежнему любим нами...»

Сначала была мечта

Заштатный городок Ново-Николаевск, выросший на правом берегу медлительно – величавой Оби из крохотного Кривошековского выселка, с первых же лет своих зажил по-сибирски широко. Домами, улицами и людьми прирастал он столь стремительно, что вскоре по динамике развития обогнал своих именитых соседей по региону Омск, Томск, Барнаул...

«Девять лет назад на месте этого города была непроходимая тайга с дикими зверями, ни одного дома буквально, а теперь

большой торговый город с сорока тысячами жителей, чудным собором, еще тремя церквями, прекрасными школами, магазинами...прямо по-американски...» – писал о Ново – Николаевске Митрофан Сребрянский, полковой священник, участник русско – японской войны, отправившийся вместе с войском на Дальний Восток к местам сражений.

Такая характеристика подчеркивала тот факт, что населяли Ново-Николаевск люди предприимчивые, умные, деловые. И их ни в коей мере не должен был устраивать скромный статус Ново – Николаевска – «безуездного города Томской губернии». Не случайно стал наш город одним из инициаторов движения по созданию проектов трамвайного сообщения в Сибири. На такую махину решились замахнуться тогда крупные города, история которых исчислялась сотнями лет. А Ново – Николаевску к тому времени исполнилось всего – то двадцать.

Так что точкой отсчета в биографии Новосибирского трамвая можно считать 1914 год, когда увидел свет первый проект его создания. В январе его автор – компаньон первого русского Восточно – Сибирского Общества электротехнических трамваев А. Г. Громадский – обнародовал свой труд. Он предусматривал сооружение в нашем городе трамвайной линии в шесть верст. На четырех верстах предлагалось проложить одиночный путь, а на двух – двойной. Пути эти должны были связать ново – николаевский вокзал со станцией Алтайской железной дороги. А проходить они должны были по улице Михайловской (улица Ленина), по Николаевскому проспекту (Красный проспект) на Будоговскую улицу (улица Большевикская).

Надо ли говорить о том, что проект этот с восторгом был принят и горожанами, и членами городской думы. Строительство трамвая сулило выгоды городу, а его жителям – удобства. С надеждами найти понимание и поддержку у властей предержащих, городская Дума направила проект в Томск, губернатору.

Сейчас трудно сказать, почему он отверг его, заклеив, как «сомнительный и

дерзкий». Скорей всего, его возмутили непомерные амбиции «молодого выскочки».

Но томский вельможа недооценил пробивную силу ново- николаевских энтузиастов. 21 мая 1916 года, несмотря на то, что губернатор охарактеризовал проект как документ, составленный «с недостаточной осмотрительностью к интересам города», министерство внутренних дел утвердило проект сооружения трамвая на концессионных началах.

Однако осуществить свою мечту разработчики тогда так и не смогли: шла первая мировая война и хозяйственная разруха, царящая в российской империи, сказывалась на жизни каждого города, каждой деревни. Не стал исключением и молодой сибирский город Ново – Николаевск.

В начале пути

До тридцатых годов двадцатого века основным видом транспорта в Новосибирске были извозчики. Тех, кто доставлял к месту назначения грузы, в народе называли «ломовиками». А извозчиков, перевозящих пассажиров на конной коляске с рессорами, окрестили «лихачами».

Возили людей и несколько автобусов. Их гудки да крики «лихачей»: «Поберегись!» – сливались на городских улицах в мелодию, в которой сплетались старые, отживающие свой век напевы и ритмы новой эпохи.

Город продолжал свой стремительный рывок в будущее. Число его жителей перевалило за 400 тысяч. Строились новые предприятия, учреждения культуры, жилые дома. Новосибирск давно уже перерос старые городские границы. И требовалось связать важнейшие объекты и окраины с центром. Нужен был современный вид транспорта. Выбор был сделан в пользу трамвая: надежен в эксплуатации, удобен, дешев.

Осень 1934 года выдалась на редкость погожей. Листья в парках зеленели, словно в разгар лета. А в рощах, в тех местах,

где сейчас стоят корпуса завода имени Чкалова, колосились по – июльски сочные травы.

Погожим сентябрьским утром в перелесок, что буйно разросся между берегом Каменки и железной дорогой, пришли люди. Замерили участок, вбили в землю колышки и взялись за лопаты.

Проезжал мимо парень – извозчик – «лихач», не смог сдержать удивления:

– Что это вы тут делаете?

– Депо трамвайное, – весело крикнула ему девушка с лопатой в руках, – скоро первую линию открывать будем. Конец вашему транспорту приходит, так что давай к нам!...

Извозчик недоверчиво хмыкнул, хлестнул притормозившую было кобылу вожжами и придал ей ускорение привычной для лошадиного уха раскатистой командой: «Но-о-о!» Кобыла послушно потрусила по пыльной дороге, унося седока от сильных, уверенных в себе людей.

– Посмотрим кто – кого, – думал ездо- вой, душа которого замерла в предчувствии грядущих перемен.

А они были уже предрешены. Еще в 1931 году в соответствии с постановлением Президиума Новосибирского Горсовета от 09 августа 1931 года за № 448 началась подготовка к строительству трамвайного хозяйства в г. Новосибирске.

В 1932 году постановлением Президиума Горсовета от 09 ноября 1932 года за № 1654 строительство трамвая было возложено на Гордортранстрест, общее руководство – на Новосибирское управление коммунального хозяйства Новосибирского Горсовета.

9 Мая 1933 года Президиум Новосибирского городского Совета постановлением № 2222 принимает решение о строительстве первой очереди трамвая

В 1934 году на основании постановления Новосибирского Горсовета от 2 июля 1934 года за № 3889 из Гордортранстреста выделен трест трамвайного строительства отдела коммунального хозяйства Горсовета.

Строительство первых трамвайных путей началось на участке «Вокзал – Ипподромская площадь – Центр». В строи-

тельстве принимали участие многие предприятия города: хлебокомбинат, фабрика им. ЦК профсоюза швейников, железнодорожный институт, мылозавод и другие. Строительство трамвая было объявлено народной стройкой, на которой работало много молодежи по путевкам горкома комсомола.

Для обучения кадров из Москвы были направлены техинструкторы, специалисты электротранспорта, мастер контактной сети Ефимов, техинструкторы Захаров Н. К., Басалаев П. Н., Максимов Г. Г.

Мытищенский завод взял обязательство в срочном порядке поставить для новосибирцев 6 моторных и 8 прицепных вагонов типа Х и М

Зимой 1933–34 годов специалисты разработали рабочие чертежи. Заготовили рельсы, шпалы, лесоматериалы. А весной развернулись работы по подготовке земляного полотна.

В трудных условиях находились строители трамвая: отсутствовали нужные подъемные механизмы, транспортные средства, применялся в основном конный транспорт, ручной труд. Тем не менее, было заложено здание преобразовательной подстанции, затем – трамвайного парка.

Управляющий трамвайным трестом Д. Г. Гришин ежемесячно рапортовал горкому:

– К первому июля закончили основные работы на линии «Вокзал– завод горного оборудования» (завод им. Чкалова),

– В августе завершили работы по магистральной «Ипподромская площадь (Центральный рынок) – Дом науки и культуры» (Оперный театр),

– В сентябре уложили рельсы от вокзала до трамвайного парка, начали монтаж преобразовательной подстанции,

– В октябре рельсы легли на отрезке пути от Ипподромской площади до центра.

К тому времени трамвайщики уже имели подвижной состав: 2 моторных и 4 прицепных вагонов.

Пустить трамвай планировали к 7 ноября. Но сделать это не удалось: не смогли сформировать ртутный выпрямитель. «Только 23 ноября мы получили преобразованный постоянный ток и зарядили

им воздушную сеть»– писал в газетной статье «Трамвай построен» Д. Г. Гришин. В тот же день было проведено опробование трамвайного пути. 25 ноября устраняли выявленные дефекты.

И вот наступил долгожданный день. 26 ноября 1934 года в 11 часов состоялось официальное открытие трамвайного сообщения в Новосибирске.

На улице холод. А, едва рассвело, вдоль трассы выстроились тысячи людей. И, хоть до торжественной церемонии оставалась еще пара часов, новосибирцы, переминаясь с ноги на ногу да согревая дыханием руки, терпеливо ждали, когда подойдет к остановке первый трамвай. Такой диковины в сибирском городе еще не видели. И каждому хотелось стать первым пассажиром этой чудо– машины.

А водители, которым суждено было войти в историю, как первооткрывателям, волновались не на шутку.

Много лет назад, когда город отмечал еще 35-летие трамвая, Анна Петровна Забелина– первая вагоновожатая, вспоминала: *«Мы боялись, что упадет напряжение, откажет двигатель, или, чего доброго, сойдет вагон с рельсов... Что тогда подумают горожане! Я волновалась больше других, потому что мне предстояло открыть движение.»*

Села за руль управления. Техинструктор– ленинградец Богданов– пригласил пассажиров в салон. «Ни пуха, ни пера,– шепнул мне слесарь, Иван Горбачев.– Поезжай уверенно : вагон в полной исправности.»

Остался позади рынок. Проплыли мимо покрытые инеем деревья парка. И вот уже последняя остановка– «Центр». Вышла я из вагона, и ко мне бросились люди: руки жмут, поздравляют. А какая– то женщина меня расцеловала».

До поздней ночи в тот памятный день совершали праздничные рейсы водители, – тысячи горожан пришли «покататься на трамвае». А на другой день в газете «Советская Сибирь» был опубликован рапорт электротранспортников: «Мы, строители Новосибирского трамвая, – говорилось в нем, – выполняя поставленную перед нами

задачу построить к 1 января 1935 года трамвайную линию, досрочно передаем трудящимся Новосибирска первую очередь трамвая».

Так в Новосибирске было открыто трамвайное движение на участке «Вокзал – Ипподромская площадь – Центр» протяженностью 4,2 км, с ответвлением для стоянки вагонов и производства ремонта по улице Гоголя, где сейчас Центральный жилой массив. В первый день работы было перевезено 5945 человек.

В строй вошла одна тяговая электроподстанция, парк подвижного состава составлял 14 вагонов, коллектив электро-транспортников – 130 человек.

Первыми водителями, открывшими трамвайное движение, были Забелина Анна Петровна, Аронова Мария Кирилловна, Страшных Ефросинья Митрофановна, Русанова Нина Дмитриевна, Нишкова Надежда Васильевна, Кислицина Мария Осиповна, Власюк Анна Дмитриевна, Грачева Александра Алексеевна, Рябушева Анастасия Ефимовна, Савина Анна Федоровна.

Первым начальником службы движения был Ершов. Со дня пуска и до конца 1934 года, т. е. за два с небольшим месяца, была перевезена 531 тысяча пассажиров.

В жизни каждого города есть вехи, которые определяют направление его развития. У нас такой вехой стало открытие трамвайного сообщения. Оно было столь же значимо тогда для Новосибирска, как позднее пуск метро. Правда, путь от трамвая до подземки растянулся на добрых 50 лет.

Шел по улицам трамвай

Так началась трудовая биография новосибирского трамвая. На момент открытия движения депо еще не было построено, вагоны ремонтировались на открытой канаве, которая находилась на площадке, где позднее расположился «старый» зоопарк (напротив главного входа на Центральный рынок).

Движенцы, бригады по ремонту трамвайных вагонов и путейцы размещались в небольшом каркасно-засыпном домике неподалеку – тоже на улице Гоголя (на территории нынешнего Центрального рынка).

Первые вагоны пришли в Новосибирск с Мытищинского завода, были они фанерными. При входе в вагон и выходе пассажиры сами открывали двери. Моторные вагоны были оборудованы двумя контроллерами управления: впереди и сзади. Они ходили вперед и назад по однопутной линии с разъездами, где к ним цеплялись прицепные вагоны. Средняя скорость движения трамваев составляла 6,7 км/час.

В 1935 году было закончено строительство трамвайного депо (проспект Дзержинского) на 42 вагоно-места и 2 тяговые подстанции. Был построен второй трамвайный путь от остановки Ипподромской до центра города. Ввели в строй однопутную трамвайную линию с разъездами от Центра до завода «Труд» и от «Ипподромской» до завода им. Чкалова.

Движение на этих участках осуществлялось с помощью жезловой системы.

Общая протяженность трамвайных путей к концу 1935 года составляла уже 18 километров. Вскоре было сдано в эксплуатацию первое производственное здание трамвайного парка. Оно было небольшим, находилось на том месте, где сейчас расположен завод «Электроагрегат». В нем размещались 3 ремонтные канавы: одна для ежедневного осмотра и выполнения заявочного ремонта вагонов, вторая для профилактического ремонта, третья – для годового (капитального) ремонта.

Теперь вагоны ремонтировали не под открытым небом, а в цехах.

Среди трамвайщиков полно было людей смекалистых и творческих. Появились свои изобретатели и рационализаторы. Водитель И. Р. Даниленко и слесарь А. М. Кипин усовершенствовали подвески рессор, – стало меньше сходов вагонов с рельсов. Если вспомнить, что трамваи в те годы во время аварий поднимали на рельсы при помощи ручных домкратов, то можно понять, насколько облегчило труд

линейных бригад предложение новаторов.

Постепенно внедрили проточку бандажей. Первым токарем работала молодая девушка Елизавета Кашеева. Несмотря на молодость, в коллективе ее уважали: дело свое знала и работала так, что заглядишься! Вообще в те годы большинство работников трудились с энтузиазмом, самоотдачей и высокой дисциплиной. «Всем коллективом мы продолжали строить одноколесные пути с разъездами, построили трамвайное кольцо в районе завода им. В. П. Чкалова. Далее построили и небольшие диспетчерские, – вспоминает А. Ф. Савина, водитель новосибирского трамвая с 1934 года.

Трудились в тяжелых условиях все категории работников. Вагоны типа Х (и далее типа БФ) были без отопления, кабины не были отгорожены от основного салона. Зимой лобовые стекла замерзали, приходилось на остановках специальным приспособлением – укрепленном на деревянной лопаточке бритвенным лезвием – чистить иней на стеклах, а мороз зимой порой опускался ниже -40°C . Самим приходилось переводить стрелки – для женщин это труд тяжелый. Поезда сцепляли по три вагона: моторный и два прицепных. В прицепных вагонах двери не имели затворов. Кондукторам тоже приходилось не легко: они должны были успеть обилетить всех пассажиров, объявить остановку, проследить за посадкой и посадкой и дать сигнал на отправление вагоновожатому. Примерно в 1939 году были созданы смены водителей и кондукторов. Первыми начальниками смен были назначены Ильчиков, Захаров Н. К., Савина А. Ф.

В парке соорудили помещение Красного уголка, где проходили все рабочие собрания, действовал хоровой кружок, инструментальный ансамбль. И этому радовались все наши работники.»

Об условиях труда трамвайщиков в те годы вспоминали многие ветераны. Вот что рассказывал о своей работе вагоновожатого И. Р. Даниленко:

– Зимой нам выдавали огромные тулупы. Закончив смену, мы передавали их товарищам, заступающим на вахту.

Несмотря на экономические трудности, государство заботилось о тех, кто работал на транспорте. Нам, вагоновожатым, выдавали полупальто, шапку – ушанку. Форменная одежда являлась хорошим дисциплинирующим средством. Носить ее было приятно и потому, что в ней нас за версту узнавали горожане. Идешь, бывало, по городу и слышишь, как люди говорят с уважением: «Смотрите, это вагоновожатый!...»

В конце тридцатых трамвайный парк был уже довольно крупным предприятием, объединяющим несколько служб. Коллектив энергетиков следил за работой тяговой подстанции, за состоянием контактной сети. Депо занималось ремонтом подвижного состава.

Основным звеном предприятия была служба движения. В ее обязанности входило формирование поездных бригад, проверка технического состояния трамваев, подготовка водителей, кондукторов и диспетчеров.

Контора службы размещалась в домике рядом с нынешним Центральным рынком. В нем работал центральный диспетчер, круглосуточно дежурил кассир по приему выручки. Здесь же, в домике, устроили Красный уголок.

Связь между центральным диспетчером и диспетчерами конечных станций осуществлялась через городскую телефонную сеть.

Первый начальник службы движения – Петр Васильевич Ершов – рассказывал о том времени так:

– Научной организации труда еще не было. Чтобы составить расписание, мы выходили на линию, засекали на часах время прохождения поездов от остановки до остановки, подсчитывали входящих и выходящих пассажиров. Потом суммировали полученные данные и на их основании распределяли подвижной состав по маршрутам.

Нелишне еще раз наполнить читателю, что пути в то время были одноколесными. Чтобы не происходило столкновения поездов, водителям выдавались специальные жетоны (жезлы): зеленые и желтые. Зеле-

ный разрешал встречи с трамваями на всех разъездах. Желтый — только на некоторых.

Надо ли говорить о том, какого ответственного отношения к работе, дисциплины и внимания требовала такая система и от диспетчеров, которые выдавали жетоны, и от водителей. Ошибка могла привести к трагедии — столкновению поездов.

В те годы трамвай стал, в каком-то смысле, привилегированным видом транспорта. Поезда имели право при любой дорожной ситуации двигаться беспрепятственно. На особо опасных участках дороги стояли предупредительные знаки — «мигалки». Были написаны соответствующие объявления и смонтированы электрические звонки. Они оповещали горожан, проходящих поблизости, о приближении трамвая.

У трамвайщиков уже стала появляться техника и механизмы, облегчающие трудовой процесс, однако еще можно было видеть вдоль маршрутов запряженных в телеги лошадей. На них развозили запасные части. Над дугами этих «авариек» алели сигнальные флажки. Но вскоре транспорту вчерашнего дня суждено было совсем уйти с городских улиц: лошадь не выдержала конкуренции с машиной.

«У нас каждый год работали курсы по подготовке водителей, — вспоминала одна из пионеров трамвайного движения, А. П. Забелина. Учебная база была тогда слабой: не хватало специальной литературы, наглядных пособий. Курсанты жили в частных квартирах, многим приходилось подрабатывать. Но тягу к транспорту молодежь имела большую, группы быстро укомплектовывались самыми достойными.

Помню, пришел однажды к нам парень, попросил зачислить его на курсы. А мы говорим, что все места уже заняты. Он так обиделся. Вы же сами звали, говорит, когда депо закладывали!... Взяли его, конечно. А потом долго шутили, что последний новосибирский извозчик, и тот перекавалифицировался на электротранспортника».

Новосибирский трамвай перенял от города, по земле которого пролегли его пути, динамизм и жизненную силу. Если на конец 1934 года в подвижном составе

насчитывалось 18 вагонов, то в 1940 году их было уже 60. Протяженность путей с 4 километров увеличилась до 24. Трамваи ходили по семи маршрутам. Их эксплуатационная скорость возросла вдвое: с 6,7 километра в час до 13,4.

В 1936 году был открыт седьмой трамвайный маршрут от Красного проспекта до клуба имени Кирова. Это была обособленная трамвайная линия от правобережного депо.

30 апреля 1941 года открыли трамвайное движение в Кировском (ныне Ленинском) районе. Осуществлялось оно по кольцевому маршруту с однопутной линией. Ходил трамвай под литерой «А» (как ласково звал его народ — «Аннушка») по нынешним улицам Титова, Троллейная, Широкая, Станиславского, мимо вокзала «Новосибирск — Западный». Длина пути составляла 5 километров. Возле вокзала и на остановке «Кировская», рядом с развилками путей, были установлены легкие фанерные будки — диспетчерские. Такие же сооружения можно было увидеть на всем протяжении городских трамвайных линий. Трамвайное депо тогдашней Кировки — дощатый сарай — преобразилось только в 1961 году, когда было построено добротное кирпичное здание.

К 1941 году на электротранспорте в Новосибирске трудились 700 человек, т. е. почти в 6 раз больше, чем в год открытия трамвайного движения. Это был сплоченный общей работой, задачами и традициями, большой и дружный коллектив.

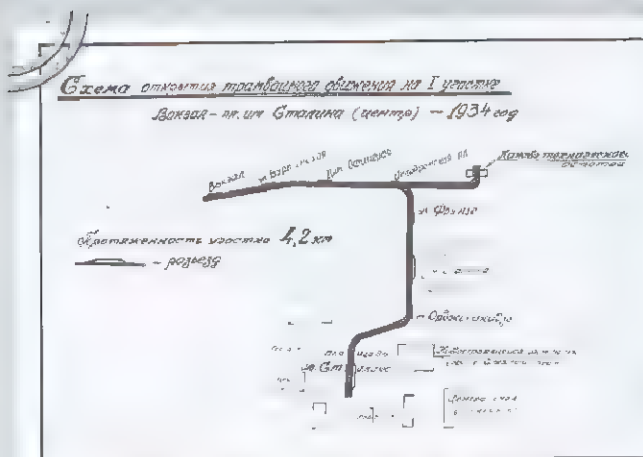


Схема открытия трамвайного движения на I участке. 1934 г.



Группа комсомольцев у здания красного уголка Правобережного трамвайного депо. 1935 г.



Здание Левобережного депо. 1941 г.



Одна из первых водителей
А.А. Грачева. 1935 г.



В числе водителей,
открывших трамвайное движение
26.11.1934 г., была М.К. Аронова.



Бригада строителей на укладке трамвайных путей. 1933 г.



Инженер-путеец Л.Г. Соколов проводит изыскательские работы на трассе будущего трамвая. 1933 г.



Укладка пути на ул. Челюскинцев. 1934 г.



26 ноября 1934 г. – открытие трамвайного движения на пл. Сталина (Ленина)



Вид на пл. Сталина (Ленина). Конец 30-х годов



Первые водители, кондукторы, ремонтники. 1934 г.

ЖИВЫЕ ГОЛОСА ИСТОРИИ

РАБОТАЛИ ПО-СТАХАНОВСКИ

(из воспоминаний
Кохановой Веры Михайловны)

В 1931 году я работала делопроизводителем в Крайкомхозе. Уже в то время шли упорные разговоры об открытии трамвайного движения в Новосибирске. Чтобы подготовить специалистов – трамвайщиков, организовали курсы техников городского транспорта при Новосибирском коммунальном управлении, которые я успешно закончила.

Чтобы подготовить пуск трамвая, приехали московские специалисты – практики: Максимов, Басалаев, мастер контактной сети Ефимов и несколько водителей.

Помню свой разговор с Г. Д. Максимовым. Он сказал мне: «Если хочешь быть настоящим трамвайщиком, начинай работу с депо.» Что я и сделала. Мастером в то время был назначен Воропаев (слесарь – практик), а меня приняли его помощником.

Знаний и практики для того, чтобы правильно руководить ремонтом, у меня еще не было. Максимов мне здорово помогал: учил, на какие узлы надо обращать внимание, как и где проводить смазку, как вести себя с рабочими...

Я так была увлечена новым делом, что готова была жить у вагонов: домой приходила усталая, продрогшая и никак не могла «отключиться» от производственных забот.

26 ноября осуществилась наша мечта трамвай вышел на линию. Настроение было такое, как теперь бывает, скажем, при запуске космического корабля.

Условия для движения были сложны-

ми, необычными. Длина трамвайных путей составляла всего 4,2 километра – от вокзала до центра с разъездами на участке улиц Фрунзе – Ядринцевская и тупиком у центральной поликлиники.

Поезда составлялись из трех вагонов: моторный с двумя контроллерами на передней и задней площадках и два прицепных вагона. В центре города вагоны кантовались. Кантовку осуществляли водитель, кондуктор и стрелочник – сцепщик.

В 1935 году было закончено строительство трамвайного депо на 49 единиц и трамвайная линия от Ипподромского рынка до завода горного оборудования. Линия была однопутной с тремя разъездами и кольцом на конечной станции, протяженностью 13,7 километра. К концу года количество вагонов увеличилось до 40 единиц.

В этом же году меня перевели на должность техника по учету и планированию. Поручили обработку материалов, поступающих от центрального диспетчера, составление графиков работы поездных бригад, профилактических и плановых ремонтов вагонов. Работать было трудно: опыта не было и учиться было не у кого: таких специалистов мы еще не имели. Действовала по интуиции. Приходилось самой «сочинять» формы.

В то время в стране разворачивалось стахановское движение и мы, трамвайщики, не хотели отставать, – старались перевезти как можно больше пассажиров. Каждый день на всеобщее обозрение вывешивались показатели работы водителей, выполнение расписания и кондукторов – процент выполнения плана по доходу и перевозке пассажиров.

ЖИЗНЬ ПРОЖИТЬ НЕ ПОЛЕ ПЕРЕЙТИ

(из воспоминаний
Марии Марковны Кобзарь)

Родилась я в 1909 году в Алтайском крае. Когда мне было три года, умер отец. Мать с тремя детьми переехала в Ново-Николаевск и стала работать прачкой. После революции она была работницей банно-прачечного хозяйства.

Мне в гражданскую войну учиться не пришлось: был голод, топлива не было, — так что школы почти не работали. Учиться я начала уже в 16 лет. Вступила в комсомол. Работала сначала в Сибкрайиздате, а потом в магазине — продавцом в музыкальном отделе.

В 1929 году комсомол направил меня на курсы в среднее специальное учебное заведение. Окончив их, поступила учиться в машиностроительный техникум. В 34-м защитила диплом и была направлена на работу на завод горного оборудования. В 1935 году завод этот был законсервирован. В числе уволенных была и я.

Некоторое время спустя поступила в трамвайный трест на должность техника-архивариуса в производственно-плановый отдел. Хорошо помню первых своих коллег: инженера-электрика Спицина, прорабов Гринберга, Мельникова, техника-геодезиста Андрея Смородинова, строителя Кукунина Ивана Семеновича. Главным инженером тогда был Санин, а управляющим — Луговцов Владимир Иванович. Это был очень хороший руководитель: деловой, знающий.

В 1938 году он был арестован органами НКВД. Говорили, что ему было предъявлено обвинение во вредительстве при строительстве путей. Помню, что для проверки тогда была создана авторитетная комиссия из инженерно-преподавательского состава Сибстрин.

Мне пришлось из архива выдать на проверку все материалы и проекты по строительству путей. Комиссия не нашла никакого вредительства. Через девять месяцев Луговцов был освобожден и восстановлен в партии. Ему было предложено вернуться в трест управляющим, но он отказался.

НЕЗАБЫВАЕМЫЕ ВСТРЕЧИ

(из воспоминаний А.Ф. Савиной)

В Новосибирском ТТУ я работала с 1935 года. Сначала конструктором, потом закончила курсы водителей.

В 36-м году за хорошую, безаварийную работу была послана в Ленинград на первомайские торжества. Нас, сибиряков, возили по всем достопримечательным местам, показывали город и окрестности.

1 мая была на параде. Близко видела Буденного и Жданова.

Довелось встречаться и с Михаилом Ивановичем Калининым и с Никитой Сергеевичем Хрущевым. А многие годы спустя в нашем Оперном театре присутствовала на встрече с Леонидом Ильичом Брежневым.

Всегда была активной: и в комсомоле состояла, и в партии. Ко всем общественным делам подключалась. В старом трамвайном депо не было места для отдыха. Так мы, молодые, добились, чтоб Красный уголок построили.

В 1938 году мы там первый концерт устроили, самодеятельный хор так здорово пел, что душа радовалась.

70 лет Новосибирскому трамваю

СОРОКОВЫЕ РОКОВЫЕ (1941-1945)



Трамвайный поезд на пл. Сталина (Ленина) 40-е годы XX века

Сквозь военное лихолетье

По признанию многих ветеранов, переживших «сороковые роковые», предчувствие войны много лет тревожило людские сердца. С тех самых пор, как в Германии пришли к власти фашисты. Но коль с большей охотой люди всегда верят в лучшее, надеялись они, что пройдут стороной грозные тучи.

Поэтому, наверное, воскресный ясный и теплый день 22 июня 1941 года для всех стал кошмаром. Он, как водораздел, поделил жизнь на мирную и военную, на «до» и «после» войны.

На западных границах уже шли бои, города содрогались от разрывов бомб, а в Новосибирске люди только просыпались, завтракали, строя планы на такой долгий выходной день. Одни собирались к сыну в пионерский лагерь в Кудряши, другие назначили свидание на пляже Бугринской роши, третьи отправились в Заельцовский бор на рыбалку: в Оби водилось тогда множество рыбы...

Ничто не предвещало беды. Она грянула как гром среди ясного неба.

В Новосибирске было четыре часа вечера (а в Москве – полдень), когда прервались передачи местной радиостанции и из всех колоколов – репродукторов, установленных в людных местах: по площадям, улицам и паркам – понеслись звуки левитановского баритона: «Говорит Москва. Слушайте экстренное сообщение...»

– Война! – зашлись в плаче женщины, и плач этот подхватили малые дети.

– Война! – сурово сжали рты мужчины и стали собирать вещмешки.

В первые же часы после того, как прозвучали по радио слова обращения к народу заместителя председателя Государственного комитета обороны В. М. Молотова, у военкоматов выстроились очереди: мужчины и женщины, совсем молодые и убеленные сединами, записывались в добровольческие формирования, чтобы защитить родину.

Записались в Сибирскую добровольческую дивизию трамвайщики: П. Ершов, Г. Строганов,

Н. Заворин, И. Даниленко, Д. Кривошапкин, Д. Тропин, Н. Тараторкин и многие другие.

– Каждое утро кто-нибудь из мужчин не приходил в депо, – вспоминала Е. Н. Кащеева, – часто у нас не было времени проводить их на фронт: тяжесть производственных забот легла на женские плечи. Мы решили работать в две смены. Меня направили токарем, – многие освоили тогда «мужские» специальности. Уставали страшно. Бывало так, что нашим девушкам с утра приходилось водить вагоны, а ночью их ремонтировать. Или чистить от снега трамвайные пути.

Иногда им казалось: все-больше не выдержать! Но пошли на предприятие «похоронки», в каждой: «погиб смертью храбрых...» Этот скорбный список открыли Р. Козловский, М. Серазидинов, Н. Залетов, Л. Баскаков – все водители.

Каждый раз, получая новое печальное известие, женщины оплакивали тех, с кем рядом совсем недавно трудились. А потом, утерев слезы, шли выполнять свои обязанности – за себя и за погибших...

На помощь им пришли ребята из ФЗУ. Их быстро обучили, и подростки стали работать наравне со старшими. Некоторые из них, начав трудовую биографию в военные годы, посвятили трамваю всю свою жизнь, например, В. Остапов и А. Вотинов.

В первые месяцы войны наши войска под натиском врага отступали, сдавая оккупантам один город за другим. Эту горькую правду ни забыть, ни опровергнуть нельзя. В Сибирь, в Новосибирск, хлынул тогда поток эвакуированных заводов.

Казалось, вся европейская часть страны снялась с привычных мест и двинулась за Урал. Кого только ни занесла судьба в суровые сибирские края: минчане и киевляне, одесситы и таганрожцы, подоляне и туляки, москвичи и ленинградцы, – все нашли в Новосибирске кров, хлеб, работу.

Под один из эвакуированных заводов (прожекторный) передали кирпичное трамвайное депо. Пришлось трамвайщикам вновь переселяться во временку: снова вырыли смотровые канавы, возвели над ними сарай из досок. Сооружение это зимой продувалось ветрами, но и в таких условиях электро-транспортники готовили подвижной состав к

выходу на линию. Не остались в стороне от общих забот и эвакуированные. Из Донбасса приехал в Новосибирск Алеша Гашперик. Враги сожгли его дом, убили родных. Мальчишка поступил на работу в Кировское депо. Работал без скидок на возраст, постигал секреты слесарного дела. И достиг больших высот. Много лет спустя труд бригадира слесарей Алексея Степановича Гашперика был оценен орденом Трудового Красного Знамени. Это почетная награда.

Численность жителей в городе в то время выросла почти в два раза. Увеличилось и число действующих заводов. Понятно, насколько значим был в таких условиях трамвай: огромную массу народа надо было ежедневно доставлять к месту работы. А, кроме того, трамвайщики помогали новосибирцам решать бытовые проблемы. Например, перевозить весной и осенью мешки со «вторым хлебом» – картофелем – самым популярным продуктом военных лет. Стоимость перевозки была символической – всего «2 рубля за место на протяжении одного маршрута» (решение исполкома горсовета №642 от 29 сентября 43 года).

Появилась у трамвая и новая функция: он стал подвозить к предприятиям грузы – материалы и комплектующие.

Документы тех лет свидетельствуют: показатель коэффициента использования вагонов был значительно выше довоенного!

– До войны я работала кондуктором, – вспоминала о минувших бедах Н. В. Нишкова.

– Вызвал меня к себе секретарь парторганизации слесарь Житков. Сказал, что ушел на фронт последний мужчина – водитель. Нужно мне принять трамвай. Через неделю я уже самостоятельно повела поезд. Мне никогда не забыть того чувства, с каким я вышла в рейс. Горда была, что везу на заводы рабочих, которые делают для фронта оружие.

Сейчас трудно установить, сколько людей работало на электротранспорте в первые военные годы: в графе отчетных сведений по кадрам стоят прочерки. Но по тому, что водители в свободное от смен время ремонтировали вагоны, а по ночам вместе с кондукторами, диспетчерами – всеми, кто мог держать в руках лом или лопату – очищали пути от снега и льда, устраняли неисправности пути и контактной

сети, можно судить об острой нехватке людей в депо и службах.

Она ощущается уже с первых дней войны. Неслучайно 5 июля 1941 года появляется инициатива бухгалтера управления трамвая Яровицина овладеть квалификацией токаря – бандажника, чтобы работать в парке во вторую смену. «Обеспечить быстрейшее обучение...», – гласил приказ, выпущенный по этому поводу и подписанный управляющим Крыловым.

В армию мобилизуют не только людей, но и ... лошадей. Навечно вошли в историю новосибирского трамвая коняги Венера и Апрель, – их тоже отправили на фронт. А перед этим «использовали на легких работах, чтоб довести упитанность до хорошей», – так гласит документ, датированный 28 июля 1941 года. (Стилистика и пунктуация документов здесь и далее сохранены). Этот факт можно было бы отнести к курьезным, если б не знать, что мобилизованы были и другие их соплеменники. А значит, у трамвайщиков прибавилось тяжелого ручного труда.

Но работали люди не по принуждению, а по совести, руководствуясь чувством ответственности.

Трамвайщики, хотя сами напрямую не участвовали в производстве, скажем, снарядов или патронов, однако понимали, что от их работы зависят итоги деятельности всех городских предприятий: попробуй не доставь вовремя, к началу смены, огромный людской поток к проходным. Потому и трудились на грани физических возможностей. Знали, есть и их лепта в каждом новом самолете, в каждом выстреле, сделанном по врагу.

В 1942 году по инициативе инженерно-технических работников, вставших на стахановскую фронтовую вахту, был произведен монтаж механического цеха и подстанции, отремонтировано большое число прицепных вагонов, произведена укладка объездного и тупикового пути в парке. Это достигалось высокой ценой. «Перевести с 10.06.-с.г. всех рабочих на двухсменную работу... Работающим на строительстве по укладке пути и подвеске кабеля устанавливаю 12-ти часовой рабочий день, т.е. с 8 час. утра до 10 час. вечера с перерывом на обед с 12 час. до 1 час. дня и с 5 час. до 6 час. вечера»,

гласил приказ по управлению трамвая от 8 июля 42 года.

В годы войны трамвай по праву можно было считать стратегическим транспортом. Соответственным было и отношение к нему городских властей. Очень часто на заседаниях горкома и горисполкома обсуждались проблемы электротранспортников. Вот лишь одна иллюстрация: документ № 108/1137 от 6 декабря 41 года. Он подтверждает, что судьба трамвая не была безразлична городу. Основная часть потребностей трамвайщиков в кадрах и материалах решалась оперативно.

Как следует из документа, в 1941 году по решению горисполкома в пятидневный срок с Томской железной дороги были переброшены в Новосибирск два специалиста на должности начальников служб пути и движения: действующие руководители ушли на фронт.

Предложено было провести перестановку кадров внутри управления. Тогда на место ушедших на войну мужчин пришли женщины. Бывший бухгалтер правобережного парка Шорина А. И. стала директором подсобного хозяйства на станции Бутотак. Инженер-электрик Белая К. А. была назначена главным инженером.

В декабре 1941 года, согласно вышеупомянутому документу, была организована сеть курсов и школ по подготовке вагоновожатых, кондукторов, слесарей, электриков. Работало ФЗУ.

Директорам заводов, где были размещены заказы на ремонт и изготовление запчастей для трамвая, строго предписывалось укладываться в отведенные для этого сроки...

Оборонным заводам предлагалось поделиться с трамвайщиками материалами: лаком изоляционным, миконитом, лентами (изоляционной, тафтяной и киперной), а также роликовыми подшипниками.

Стоит добавить, что нужного количества лент тогда на заводах не нашлось. И из торговой сети было выдано необходимое количество заменяющей их материи.

Несмотря на нехватку средств, город находил возможность, чтобы помочь электротранспортникам материально: на внелимитные ассигнования были приобретены только в 1941 году четыре тяговых двигателя для вагонов, электрический нагреватель бандажей, маслопробойник для испытания трансформаторов и якорей на пробой, два путевых домкрата.

Думали отцы города и о бытовой стороне жизни трамвайщиков. В решении горисполкома №1145 от 10 декабря 1941 года написано: «Принимая во внимание работу вагоновожатых, кондукторов, начальников смен и др. на холоде по 10-12 часов, в целях создания нормальных условий исполнительный комитет решил...» Трамвайщикам передавалось помещение по улице Гоголя, 24а, ранее занимаемое командой госпиталя № 1504, более удобное, чем имели они до этого на сенном базаре. Предписывалось организовать для работников трамвая буфет.

Острейший вопрос — пуск правобережного трамвайного парка — решали всем городом. Не хватало шпал, и исполком городского совета (решение № 263 от 9 марта 42года) «обязывает Гортоп отпустить управлению трамвая лесоматериал, годный для их изготовления, в количестве 120 куб. метров.» Артели «Красный пильщик» предложено «произвести распиловку лесоматериала в срочном порядке, с окончанием работ не позднее 15 марта с.г.»

Трест «Севкавтязстрой» застеклял пролеты в депо, с завода «Желдормеханизация» были переброшены на строительство котлы Стрелля (1943 год).

Для остро нуждающихся рабочих и ИТР через торговую сеть строительства отпускались промтовары и табачные изделия.

Новосибирскому трамваю выделялся уголь и дрова. Причем не только для производственных нужд, но и для распределения между семьями военнослужащих, рабочими и ИТР.

В 1942 году для питания рабочих — землекопов, участвующих в земляных работах на строительстве нового трамвайного парка, выделили столовую №50. Тресту столовых было предписано ежедневно поставлять для рабочих 30 кг хлеба и 15 кг мяса.

Само слово «землекоп» предполагает, что обладатель такой специальности — физически сильный и крепкий мужчина. Однако были это женщины — 200 человек, взявшиеся за, казалось бы, непосильную работу.

В апреле 1942 года управление трамвая вручило передовой стахановской фронтовой бригаде, работающей на земляных работах, переходящее Красное знамя. Из рук директора городского трамвая Н. Соболева его приняла

Мария Копылова. Отмечена была и хорошая работа девушек из бригады Кочкиной.

В тяжкие военные годы на самые трудные участки не раз выходили те, кто проводил на фронт своих родных, — они работали с особой ответственностью.

— Во время войны, вспоминала ветеран электротранспорта Мария Марковна Кобзарь, — я работала техником — чертежником. Помню, когда нас экстренно выселили из старого трамвайного парка, кое-кого из наших, в том числе и меня, запустили на территорию обратно, чтобы забрать оставшиеся документы. В одной из канав обнаружила чертежи на детали мытищенского вагона, посмотрела — а они все в грязи. Чуть не заплакала: труд — то какой пропал! Что могла — собрала. А потом недостающее восстанавливала с «натуры».

Во вторую смену постоянно приходилось выходить на другие участки работы: чистили линии от снега, помогали укладывать пути, рыли землянки для эвакуированных.

Однажды в паре с А. К. Чекановой работали на смене шпал. Мы должны были откапывать шпалу, а потом оттаскивать ее в сторону, освобождая место для новой. Вес сухой шпалы 70 кг, а сырой — куда больше 80 килограммов. Как мы их таскали, — вспомнить страшно!

— Мы все тогда делали своими силами, — рассказывала ветеран Анна Федоровна Савина. — Много мужчин ушло на фронт: Ильчасов, Захаров, Русалеев — вагоновожатые, Кошелев — председатель профкома, Исупов — заместитель начальника парка. Вот нам все и пришлось взять на свои плечи. Женщины переучивались из кондукторов на водителей. Слесарями, электриками стали бывшие вагоновожатые Гальшикина, Другова, Лапина, Иванова.

Сход вагонов на линии тогда был большим из-за изношенности путей, так мы сами, водители и кондукторы, при помощи подручных средств поднимали вагоны.

А бывало, заносило пути. И, как на грех, единственный снегоочиститель не работал. Так прежде, чем выйти на линию, очищали ее от снега.

Работала тогда во временном парке одна только канава для осмотра. Загоняли на нее поезда (чтоб сдать их новой смене в полном порядке), а после осмотра выгоняли вагоны за ворота. Постоят они там да замерзнут. Так

бригады домой не уходили, пока не отопреют паяльной лампой тормоз и систему.

Но как бы тяжело ни было, когда в Новосибирск приходили известия о том, что кто-то из бывших трамвайщиков отличился в боях и награжден орденом или медалью, каждый, кто раньше работал рядом с ним, радовался так, словно награду вручили ему самому.

Так было и в октябре 1943 года, когда сибиряки узнали о том, что Героем Советского Союза стал их бывший сотрудник Николай Антонович Исупов. Его знали все.

Он пришел на строительство трамвая в 1933 году. Был одним из первых водителей, одним из лучших. Потом работал диспетчером, а позже — начальником службы движения.

На фронт ушел добровольцем в первые дни войны — в июне 1941-го. Политрук роты, комиссар — как тогда говорили. Позднее — заместитель командира батальона по политической части. Дважды ранен. Награжден орденом Отечественной войны I степени, медалями.

Героем Исупов стал при форсировании Днепра, когда наши войска штурмовали хорошо укрепленные фашистами берега великой реки. Вода в ней кипела от взрывов и была красной от крови, — столько воинов нашли в днепровских волнах последний приют.

Исупов был среди тех, кто первыми достигли вражеского берега, закрепились там и, приняв огонь на себя, дали другим возможность совершить переправу.

Люди в те годы могли все. Они имели такой запас прочности, которого хватило на то, чтобы выстоять долгих четыре года. А вот техника вырабатывала свой ресурс. Изнашивалась...

В 1944 году появился план улучшения работы трамвая. Он начинался с характеристики трамвайного хозяйства. Специалисты разбили трамвайное хозяйство, объединенное трестом, на две основных группы.

К группе «а» были отнесены подразделения, занимающиеся проектированием и строительством новых объектов, реконструкцией и ремонтом старых. Выполнялись эти работы отделом капитального строительства, хозяйственным способом или через подрядчиков.

К группе «б» отнесли подразделения, обеспечивающие эксплуатацию и ремонт подвижного состава: трамвайный парк, службы пути, тока и движения.

Разработчики плана констатировали, что за годы войны хозяйство не подвергалось серьезному ремонту. И для его восстановления и капитального ремонта надо затратить много сил и средств. «Своими силами нам такое большое дело не поднять. Нужна помощь заводов», — говорили они.

А хозяйство и вправду по тем временам было большим: 89 единиц подвижного состава (38 моторных и 51 прицепной вагон). Но только 15 поездов могли находиться в эксплуатации. Остальные вагоны требовали капитального ремонта.

Уже был введен в строй корпус годового ремонта. Но это не могло удовлетворить потребности в ремонте полностью. Кроме того, не хватало запчастей: тяговых электродвигателей, роликовых подшипников к ним, автоматических выключателей. Получить их можно было только по фондам. А фондов не было.

Путевое хозяйство было изношено. Создавалась реальная угроза выхода из строя целых участков пути: шпалы сгнили, крестовины на пересечениях разбиты.

В контактной сети необходимо было заменить подгнившие опоры, установить пасынки, сменить изоляцию, троллейный провод, капитально отремонтировать оборудование.

Специалисты констатировали тот факт, что движение поездов происходит не регулярно. Работают только пять маршрутов, но они не насыщены необходимым количеством поездов. Посадка производится неорганизованно. Своей задачей трамвайщики считали довести количество поездов на линии (берега правый и левый) до 28. Создать собственную производственную базу для ремонта вагонов, оснастить ее необходимым оборудованием, привести в исправное состояние путевое хозяйство, контактную сеть, тяговые подстанции.

4 марта 1944 года исполком горсовета на очередном совещании обсуждает мероприятия по улучшению работы трамвая.

Директора трамвайного треста Десмитнека и главного инженера Макаревича обязали заняться «укреплением трудовой дисциплины, правильной расстановкой рабочей силы, уплотнением рабочего дня и широким внедрением стахановских методов работы».

«Добиться окончания ремонта заводами трамвайных поездов по правобережному трам-

ваю к 1.05.— 4 поезда, к 1.06.— 4 поезда, к 1.07.— 3 поезда, к 1.08.— 2 поезда. По Левобережному трамваю 2 поезда к 1.05. и 2 поезда к 1.08.1944 года», — записано в решении исполнительного комитета горсовета.

Кроме того, руководителей трамвайного управления обязали разместить на стрелочном заводе заказ на изготовление стрелок и крестовин. А к железнодорожникам обратились с просьбой предоставить для обслуживания нужд трамвая одну машину с прицепом для перевозки бревен, шпал и щитов. Обратились за помощью и к народному комиссару коммунального хозяйства РСФСР Макарову: как воздух нужны были новосибирскому трамваю 15 километров троллейного провода, 3500 шпал, спецодежда (брезентовые плащи) и 150 одеял для рабочих. У комиссара путей сообщения Кагановича просили 15 километров «старогодных рельсов».

В этом же решении руководителям вменялось в обязанность приспособить под общежитие помещение бывшей столовой №50, организовать сапожную и пошивочную мастерскую для ремонта спецодежды, изготовить «для трамвая 150 топчанов, 150 табуреток и 100 тумбочек к 1.05.с.г.»

Гортоптрест обязали отпустить трамвайщикам 50 столбов, а Горторготделу — обеспечить пошив форменного летнего обмундирования в количестве 200 комплектов к 1.06.с.г.»

Горплану предложили «установить первоочередное выделение пиломатериалов, кожаного лоскута и текстильного мерного лоскута для нужд трамвая».

Двумя месяцами позже исполнительный комитет городского совета депутатов трудящихся награждал почетными грамотами «работников заводов № 153, 564, 644 паровозного депо Инская, завода «Желдорстроймеханизации», стрелочного завода и трамвайного треста».

«Придавая исключительно важное значение работе трамвая, говорилось в нем, — являющегося **единственным** средством по перевозке рабочих и населения Новосибирска...»

Словом, трамвайщикам и их помощникам было о чем рапортовать городу: они выполнили свои обязательства и выпустили на линию дополнительно 8 поездов.

Стрелочники изготовили 8 стрелок. Паровозное депо обеспечило трамвайщиков колесными парами, железнодорожники — осями. Было изготовлено много запасных частей.

В результате, на линию вместо запланированных 12 поездов стали выходить 20, а дневной план по перевозке пассажиров выполнялся на 112 %.

Большая группа работников заводов и трамвая была награждена Почетными грамотами.

ГорФо (городской финансовый отдел) выделил трамвайному тресту 35 тысяч рублей «для премирования работников треста за отличный ремонт и восстановление вагонов, а также за улучшение эксплуатационных показателей». На 25 тысяч городским Торготделом было выдано на эти же цели промтоваров.

Тяготы военных лет, усталость и потери не снизили жизненной активности людей, а наоборот, стимулировали их на преодоление трудностей, на самоутверждение. Это в годы национального бедствия доказали Н. В. Нишакова, М. И. Копылова, М. К. Аронова, А. П. Забелина, А. Ф. Савина, Е. К. Теплова, А. Е. Рябушева, А. К. Куркова — и десятки их товарищей по труду, не давшие трамваю остановиться.

Благодаря их силе, упорству и вере даже в годы военного лихолетья трамвайная сеть продолжала развиваться. В конце 1941 года был проложен путь от улицы Лагерная (Троллейная) до Южного поселка (левый берег). В 1942 году уложена вторая колея от трамвайного парка до поворотной петли у завода имени Чкалова.

В 1944 году трамвайный путь прирос еще более чем на 2,5 километра : от улицы Челюскинцев до завода имени Ленина (по улицам Ленской, Линейной и Красному проспекту).

А за три недели до Победы было принято решение о ремонте и достройке шестого маршрута, который должен был связать центр с горбольницей. Решено было также перенести трамвайную линию с площади Сталина (площадь Ленина) на новое место — за Оперный театр. Времени на это давалось немного: апрель — май.

Помощь трамвайщиков фронту не ограничивалась только увеличением числа ездов и перевезенных пассажиров.

В 1942 году труженики трамвая, встав на сталинскую вахту в честь 25 годовщины Октября под девизом «Мой подарок Родине», отчислили из своих зарплат в фонд обороны четыре тысячи рублей. За два военных года (1942— 1943) электротранспортниками было собрано и отправлено на фронт более 250 предметов теплой верхней одежды и белья.

С 1941 по 1944 год трамвайщики работали в дни Первомайских и Октябрьских праздников, а заработанные деньги перечисляли в Фонд обороны.

За все военные годы трудящимися трамвайного треста из личных сбережений и отчислений из зарплат в Фонд обороны внесено более 12 тысяч рублей.

Деньги, может, и небольшие. Но в общенародную копилку: копейка к копейке, рубль к рублю — стекались средства на строительство новых танков, самолетов, подводных лодок. Была в них и доля новосибирских трамвайщиков.

Война оставила в сердцах переживших ее людей глубокую незаживающую рану. А память сохранила мельчайшие подробности тех нелегких лет. Как в холодных общежитиях грели руки у чадающих буржеек, как варили картошку: обязательно в мундире, чтоб «отход» кожурки поменьше был, как читали письма с фронта от родных и любимых, как работали — на грани человеческих возможностей. И как верили, что обязательно придет День Победы!

И он пришел под торжественно — чеканный голос Левитана, в котором слышалось ликование: «Говорит Москва! Работают все радиостанции Советского Союза....»

В тот необыкновенно теплый майский день 45-го года загудели заводские трубы, вмиг остановились цехи, и с территорий повалили людские потоки, — рабочие получили первый за четыре года выходной день. Эти реки текли по мостовым. То тут, то там возникали стихийные митинги, танцы. Совершенно незнакомые люди обнимались, плача и смеясь сквозь слезы. Войне конец! Выстояли! Победили!

Вот только у трамвая выходного не было: весь день развозил он по домам счастливый, сбросивший с плеч тяжкий груз забот, рабочий народ. Бежали по рельсам желто — красные фанерные вагоны — в новый день, в новую жизнь

ЖИВЫЕ ГОЛОСА ИСТОРИИ

ЖИЗНЬ МОЯ – ТРАМВАЙ!

(из воспоминаний
Анны Курьмовны Курковой)

В Новосибирск я приехала из села Покровка. В 1939 году пошла учиться на вечерние курсы, чтобы стать водителем трамвая. 25 января 1940 года, как сейчас помню, закончила их. И уже 26 января поехала в свой первый самостоятельный рейс по маршруту № 6 «Центр - переезд Красного проспекта».

В то время Дзержинское депо называлось Правобережным. Работала я в нем до 1 мая 1941 – го года.

Когда открылся маршрут «А» на левом берегу, нас, самых молодых водителей, откомандировали туда. По кольцу ходило всего четыре поезда: 25, 26, 27, 28. Вагоны были мытищенские, деревянные. Холодные, неудобные, оборудованные осевым компрессором.

Смотровое окно водителя зимой замерзло. Лед мы удаляли скребками из лезвий или терли стекла узелком с солью, чтобы оттаяло хотя бы маленькое окошечко.

В кабинах было так холодно, что на фуфайки приходилось надевать тулупы, на руки – рукавицы – шубенки. А на ноги – огромные валенки. Все это потом передавали другой смене.

Очень тяжелыми были бытовые условия: жить было пегде. На Западном вокзале в тупик поставили вагон. В нем были и диспетчерская, и касса, и наше общежитие. Но вскоре мы сами построили диспетчерскую из шпал и отделили диспетчера. Стало просторнее.

Жили в этом вагоне до глубокой осени. А потом переселили нас в барак у сада Кирова. Война уже шла. День ото дня становилось нам труднее. Не столько из - за личных неудобств, сколько из - за работы.

Неполадки устраняли сами, ставили деревянные колодки.

Левобережное депо было небольшое, деревянное, с одной канавой. Отопления, конечно, не было. После работы брали сани и ездили на Клешиху за торфом. Им топили печь, да только тепла было мало.

Ни стрелочников, ни путейщиков у нас не было. Всю эту работу нам приходилось делать самим, да еще без конца чистить пути от снега.

В бараке мы всю войну прожили вместе с кондуктором Тamarой Ерофеевой. Так все четыре года вместе: и на работе, и дома. Питались мерзлой картошкой. И голодно было, и холодно.

Но, когда рубили у депо березы, мы брали в барак дровишек. Потеплеет чуть, и сразу становилось весело – песни пели.

Ездил я тогда на вагоне 25– 139. Очень любила его, звала «орликом». Принимала его на линии: здороваюсь, как с человеком, все проверю, все неполадки устраню – и в путь.

Самый лучший электрик в то время у нас был Игорь Ямпольский. А директором был Дулемба. Хороший был человек, но вскоре призвали его на фронт. Потом дали другого директора – Зиновьева. И он тоже на фронт ушел. А вместо него прислали Матвеева. Тяжелый у него был характер. И так было трудно, а от его распоряжений еще тяжелей становилось.

Диспетчерскую поставили нам на подъеме у сада Кирова. И вагон оставить нельзя было, если нужно позвать слесаря.

Выдали красные флажки. Мы должны были ставить их на вагон, чтобы слесарь видел, что неисправный вагон идет. Но иногда весь день едешь, а никто на этот флажок внимания не обращал.

Летом Матвеев дал распоряжение, чтоб линейные слесари на крышах вагонов все время находились, что называется, под рукой. А ведь это были мальчишки по 14– 15 лет. От войны осталась мне медаль «За доблестный труд», в 1942 году вручили.

Уже при новом директоре, Мягкове, дали мне новый поезд. Было это в 1949 году. 7 ноября доверили на нем в первый рейс ехать. Сколько было радости и нам, и пассажирам. На остановках ждали лишь наши вагоны. А вечерами молодежь специально кататься прихо-

дила. Я же, когда заеду в депо, сажусь в салон, мне кажется, что я в театре сижу, — так в нем было красиво.

Вспоминаю другого нашего директора — Суркова Ивана Филипповича. Душевный был человек, светлый.

Да, все было в жизни — и хорошее, и плохое. Но никогда я не жалела, что выбрала эту профессию.

ПЕРВАЯ ДИСПЕТЧЕРСКАЯ БЫЛА ЗЕМЛЯНОЙ

*(из воспоминаний
Е.П. Шипаренко)*

Перед самой Великой Отечественной войной, 1 мая 1941 года, я устроилась на работу кондуктором в Ленинское трамвайное депо. В нем было тогда всего 8 вагонов типа Х (сцепленных по два вагона), еще один вагон служил конторой. Работало четыре кондуктора. Вспоминаю, как строили работники депо первую диспетчерскую в районе вокзала Новосибирск — Западный. Нарезали лопатами земляные пласты, из них и складывали землянку с двумя окошками и дверью.

Более — менее нормальное помещение депо было построено позже, во время войны, там, где сегодня располагается Ленинское трамвайное депо. В нем расположились контора, касса, технические службы.

На памяти — военные продуктовые карточки на хлеб, большие снежные заносы военных зим. И — работа, работа...

После войны трудилась наставником водителей, начальником смены, техинструктором, ревизором. Когда была начальником смены, отвечала за выход вагонов на линию. «Нужно было ежедневно выводить 82 вагона». И, когда, по тем или иным причинам, не хватало водителей или кондукторов, шла по домам и «вербовала» работников из тех, у кого был выходной день. А последние годы (ушла на отдых всего-то несколько лет назад, отработав в Ленинском трамвайном депо без малого 60 лет), стирала робы слесарям, убирала производственные помещения.

Вспоминаю годы работы в депо с удовольствием, отмечая хорошее отношение руководителей к работникам депо, доброжелательность коллег друг к другу.

Там же, в Ленинском депо, встретила я и свою судьбу. Анатолий Васильевич был слесарем, его уже давно нет в живых.

ВРЕМЯ ЯЗЫКОМ ДОКУМЕНТА

РЕШЕНИЕ № 189

Исполнительного комитета Новосибирского городского Совета депутатов трудящихся.

г. Новосибирск 21 февраля 1942 г.

О пользовании трамваем

В связи с наблюдающимися за последнее время фактами грубого нарушения элементарных правил пользования трамваем, которое приводит к росту несчастных случаев, к порче трамвайного имущества и к ослаблению общественной дисциплины среди отдельных пассажиров, пользующихся трамваем, горисполком решил:

1. **Установить**, что посадка пассажиров в вагоны трамвая производится в порядке живой очереди, которая устанавливается и соблюдается самими пассажирами и регулируется работниками трамвая и милицией; по первому требованию кондукторов и вагоновожатых о прекращении посадки за отсутствием свободных мест посадка прекращается.

2. Категорически воспретить:

а) нарушение правил безопасности при пользовании трамваем, как — то: проезд на передней площадке моторного вагона, кроме лиц имеющих на это право, проезд на подножках, буферах и других наружных частях вагона, посадку и высадку из вагонов трамвая до полной его остановки, проезд в вагонах трамвая с огнеопасными материалами, колющими и режущими предметами, с винтовками

и охотничьими ружьями без чехлов и громоздким багажом;

б) порчу электроосвещения, вывертывание электролампочек, поломку стекол, сидений и другого трамвайного инвентаря;

в) нанесение оскорблений работникам трамвая и должностным лицам при исполнении ими служебных обязанностей;

г) бесплатный проезд пассажиров в трамвае, кроме лиц имеющих на это право.

3. Обязать кондукторов, вагоновожатых, контролеров и других должностных лиц при исполнении служебных обязанностей корректно и вежливо обращаться с пассажирами.

4. Лица, виновные в нарушении настоящего решения, подвергаются:

а) за безбилетный проезд в трамвае и вход с передней площадки без надлежащего разрешения – штрафу на месте по 5 рублей, в случае отказа нарушителя уплатить штраф на месте, штраф налагается начальником отделения милиции в трехкратном размере;

б) за нарушение остальных пунктов настоящего решения – штраф в административном порядке до 100 рублей или принудительным работам на срок до 1 месяца; в особо злостных случаях виновные привлекаются к ответственности в уголовном порядке;

в) предоставить право начальникам городских отделений милиции на виновных в нарушении настоящего решения налагать административные взыскания в виде штрафа до 10 рублей с заменой в случае неуплаты принудительными работами на срок до 5 дней.

5. Наблюдение за выполнением настоящего решения возлагается на милицию и лиц, специально на это уполномоченных горисполкомом и трамвайным трестом.

6. Настоящее решение вступает в силу немедленно по его опубликованию и действует на территории г. Новосибирска в течение года.

*Председатель горисполкома
Глыбин.*

*Секретарь горисполкома
Маликов.*

*Основание: Ф. 33, оп. 1,
дело 443, стр. 140-141.*

РЕШЕНИЕ № 1102

Исполнительного комитета Новосибирского городского Совета
депутатов трудящихся
г. Новосибирск 20 ноября 1942 г.

ВОПРОС: «Об упорядочении пользования моторным вагоном трамвайного поезда».

Исполнительный комитет РЕШИЛ:

1. Категорически запретить пользование передней площадкой моторного вагона, как местом для перевозки пассажиров. Проезд на передней площадке разрешается только работникам трамвая, имеющим на это право и не более двух человек одновременно.

2. Установить, что моторные вагоны предоставляются для проезда в первую очередь:

а) детям дошкольного возраста в сопровождении взрослых;

б) раненым и инвалидам с видимыми признаками инвалидности и

больным при предъявлении соответствующего документа;

в) беременным женщинам;

г) работникам трамвая, имеющим право посадки через переднюю площадку моторного вагона.

3. Посадка в моторный вагон производится в порядке очереди, только через заднюю площадку моторного вагона.

4. Остальные пассажиры допускаются к проезду в моторном вагоне лишь при наличии свободных мест.

*Председатель горисполкома
Г. Климович*

*Секретарь горисполкома
А. Маликов*

*Основание: Ф. 33, оп. 1,
дело 452, стр. 71*



Временное деревянное здание депо, построенное коллективом ПБТД в 1941 г.



Коллектив Правобережного депо. Военные годы.



М. Серазаидинов –
водитель
добровольно
ушедший
на фронт
в первые
дни войны.
Погиб в бою.



Герой Советского Союза Н.А. Исупов.
С 1933 по 1941 год работал на новосибирском трамвае



Работники Правобережного депо. 1941 г.



Водитель Правобережного депо Н.П. Перегудов
(крайний слева) с однополчанами. 1944 г.



Водитель А.А. Дикун
и кондуктор К.Е. Бабищева. 40-е годы

70 лет Новосибирскому трамваю

НА СТЫКЕ ВРЕМЕН (1945-1987)



Трамвайный вагон RBZ-6M – символ 60-80 годов XX века

Как восстанавливали трамвай

Мирная жизнь не принесла трамвайщикам облегчения: забот у них меньше не стало. Четыре военных года, вынудившие и людей, и технику работать на износ, «аукались» еще долго. Настолько изношены были вагоны, пути, оборудование, что понадобилось длительное время для их восстановления.

В сороковые— пятидесятые годы новосибирский трамвай был, пожалуй, одним из самых сложных участков городского хозяйства. «Узким местом», как тогда говорили.

Восстановление трамвая электротранспортники начали с ремонта путей. Весь первый послевоенный год был расписан по графикам, в которых значилось — когда, в каком районе производить их капитальный ремонт со сменой шпал, заменять рельсы, производить их перекаптовку, рихтовку путей, выправлять пути с устранением перекосов.

За выполнением сроков строго следил Горисполком. Председателям Центрального, Ипподромского, Кагановического, Октябрьского и Дзержинского райисполкомов приказано было произвести капитальный ремонт посадочных трамвайных площадок, расположенных на территориях районов.

18 мая вновь поднимается вопрос о ремонте и достройке маршрута № 6. Приступить к работе приказано немедленно. Возглавить бригаду путейцев доверено инженеру Лазареву. В его подчинение откомандировано 12 человек квалифицированных рабочих, не только из трамвайного треста, но и с других предприятий города.

План работ был прописан четко, как стратегическая разработка боя. За Кагановическим районом — балансировка и рихтовка пути, прокладка кюветов, строительство двух посадочных площадок и одного переезда от улицы Челюскинцев до главной железнодорожной магистрали.

На территории Заельцовского района надо было сделать еще и насыпи на трубе, а также привести трамвайное кольцо на улицу Дуси

Ковальчук в соответствие с проектом, для нормальной работы маршрута до переноса его в район горбольницы.

Горстройтресту необходимо было построить два разъезда.

Трамвайному тресту предписывалось отремонтировать всю контактную сеть, в трехдневный срок поставить на строительство необходимое количество шпал, костылей и накладок. И любой ценой достать рельсы для продолжения пути.

Срок исполнения работ жесткий: ремонт сети закончить к 5 июня, уложить рельсы до больницы к 15 июля.

Все руководители, в том числе и начальник трамвайного треста Десмитнек, предупреждены об особой ответственности за своевременное окончание работ. Горисполком отметил, что к предыдущему решению «о ремонте маршрута № 6 они подошли безответственно» и его не выполнили.

В сентябре 1945 года управляющим трамвайного треста назначается опытный специалист Д. А. Эйдельман. В памяти многих ветеранов он остался не только как отличный командир производства, но и как заботливый, внимательный к людским нуждам человек. По его инициативе трамвайщиков обеспечили полным комплектом добротной форменной одежды.

В 1946 году одной из самых серьезных проблем, которые пришлось решать электротранспортникам, был ремонт трамвайных двигателей. Производить его своими силами они не могли, — не было для этого ни базы, ни квалифицированных специалистов. Надо было искать возможности на стороне.

Задание освоить этот вид ремонта было дано мастерской Горместпрома. Судя по документам, руководство мастерской не загорелось желанием включиться в работу: просьбы трамвайного депо о помощи повисли в воздухе. Пришлось вмешаться исполкому. Руководителя электромастерской одернули: «Обязать директора Афонина специализировать мастерскую на ремонте трамвайных двигателей — основном виде работ для предприятия, прекратив рассуждения о ... невозможности ремонта...»

Были заключены договора о взаиморасчетах мастерской и трамвая, связанных с

ремонт двигателей. Трамвайщиками был подобран и передан в мастерскую токарный станок, пригодный для такого вида работ. Электротранспортники обеспечили поставку готовых деталей для моторов, давали токарям консультации – и дело пошло!

В этом же году достраивался административный корпус трамвайного треста. Второй по значимости и неотложной задачей считался пуск помещения, где должны были расположиться механическая мастерская и электроцех трамвайного треста.

Продолжалась и рутинная, привычная для электротранспортников работа: ремонтировались трамвайные пути на участке в 15 километров. Подъем пути на участке улица Мичурина – улица Логовская работники трамвайного треста осуществили с помощью общественности и с привлечением пленных. На эту работу управление лагерей определило 100 бывших «защитников».

На ремонт вагонов вновь «мобилизованы» крупные заводы. Вагоны надо «офанерить, застеклить, покрасить», создать запас важнейших запчастей, изготовить щиты для снегозадержания. А их требовалось не менее 2000 штук.

В очередной раз решается и вопрос о кадрах. Тяжелые условия работы трамвайщиков приводят к частой смене специалистов: не каждому по силам такой ритм и физические нагрузки. Кадровый голод ощущается постоянно. И если водителем может быть только подготовленный работник, хорошо знающий дело, то кондукторами и слесарями вполне могут работать люди, привлеченные со стороны. Именно в сороковые годы появляется традиция направлять по разнарядке работать на трамвай, сроком на два месяца, рабочих и служащих с городских предприятий. Это практиковалось вплоть до 60-х годов.

Февраль 1947 года знаменателен тем, что трамвайщикам впервые выделили землю под строительство не производственного помещения, а жилого дома. Некоторое время спустя, кирпичный двухэтажный дом вырос на улице Буденного (между улицами Кольцова и Писарева).

А в июле в трамвайном парке произошло ЧП: частичное разрушение здания цеха пери-

одических ремонтов, наскоро «слепого» в военные годы.

Решено было немедленно приступить к строительству постоянного депо. Сроки назначили сжатые: 1 ноября 1947 года. Строительство было поручено «Новосибстрою», но трамвайный трест должен был обеспечить строителей технической документацией. Оговоримся сразу, строительство затянулось и продолжалось до 50-х годов. Позже оно расширялось. В итоге, понимая важность трамвая для города, горплану не раз вменялось в обязанность «обеспечивать строительство депо материалами преимущественно перед всеми стройками».

В свою очередь, трамвайщики оперативно реагировали на все изменения в городской инфраструктуре. В конце сороковых умы новосибирцев будоражит сообщение о том, что их городу предстоит стать автоградом. Было запланировано развернуть у нас строительство завода, выпускающего грузовые автомобили (на территории нынешнего завода «Химконцентрат»). Были начаты подготовительные работы на промплощадке, но некоторое время спустя они были свернуты. Автозавод построили – так в Минске, а на память о неосуществленном проекте нам осталось решение исполкома о прокладке трамвайной линии до автогиганта. Трамвай должен был пройти до автозавода по трассе: улица Д. Ковальчук –

Писарева – Красный проспект – путепровод на пересечении Красного проспекта с Томской железной дорогой – Автозавод – соцгород завода им. Чкалова – Кропоткина – Трикотажная. Здесь должно было произойти соединение с маршрутом № 2.

Этому проекту не суждено было сбыться, зато возрожден был маршрут № 7, закрытый для общественного транспорта во время войны. Он ходил к заводам №№ 69 и 617 (Октябрьский район), и был отдан им для использования в качестве подъездных путей для подвозки материалов.

В 1947 году городские власти, идя навстречу пожеланиям трудящихся, вернули на пути трамвай. Курсирование железнодорожных эшелонов по полотну этого маршрута было запрещено.

В конце сороковых – начале пятидесятых годов шла активная укладка трамвайных пу-

тей. Ежегодно монтировались новые участки линий и в правобережье, и на левом берегу.

Но на линии ходили те же обветшалые фанерные вагоны, неудобные и холодные. На конечных остановках зимой, как и раньше, горели костры, в которых напивались жаром кирпичи. Когда трамвай подъезжал к кольцу, костровой закидывал в кабину под ноги водителю пару обжигающих кирпичей. Двадцать минут они отдавали тепло озябшему вагонновожатому. А потом холод опять сковывал тело. И так круг за кругом. День за днем. Год за годом.

Подвижной состав обновлялся очень медленно. Вагонов в рейс выходило меньше, чем требовалось, — часты были поломки.

На остановках скапливались толпы народа, которые брали трамвай приступом. А, набившись в салон, как сельди в бочку, «заблокировав» на кресле кондуктора, многие «забывали» оплатить проезд. Практика бесплатного пользования трамваем была массовой, поэтому финансово-хозяйственная деятельность трамвайного треста не раз признавалась неудовлетворительной.

Нельзя сказать, что трамвайщики мирились с таким положением.

Но иной раз возможностей одного кондуктора на то, чтобы заставить нарушителей оплатить проезд, было мало. Поэтому вступило в силу Положение о внештатных контролерах, которые пришли на помощь коммунальщикам.

А чтобы навести порядок при посадке в трамвай, на остановках дежурили милиционеры, — при людях в форме посадка шла более упорядочено. Для поддержания порядка на маршрутах на содержании у треста находился взвод ведомственной милиции (решение горисполкома № 245 от 10 марта 1950 года).

Нуждались в улучшении и бытовые условия работников трамвайного хозяйства. Им оказывалась помощь в посадке индивидуальных огородов, в строительстве и ремонте жилья, выделялось топливо. До декабря 1947 года, до того времени, пока не отменили карточную систему снабжения населения продовольственными и промышленными товарами, в приказах о поощрении работников за ударный труд, можно было встретить такие слова: «...премируется орденом на платье», «...сапо-

ги», «...отрез», «...ботинки». Скудно еще живущая после войны страна старалась помочь тем, кто участвовал в ее восстановлении.

В конце пятидесятых начинается реконструкция Левобережного трамвайного депо — временки, сколоченной в последние предвоенные месяцы. На смену деревянному строению должно было прийти новое, кирпичное — теплое и удобное.

Габариты смотровых канав в нем были рассчитаны на то, чтобы на них могли заходить поезда, составленные не менее чем из одного двухосного моторного и одного четырехосного сцепного вагонов.

При проектировании кровли специалисты учли, что ее форма требовала специального решения по эвакуации снега. В результате снег не задерживался на стеклянных фонарях, а при таянии стекал на улицу, а не в помещение депо.

В генеральную смету, помимо затрат на промпомещение, были заложены и затраты на строительство столовой, детских учреждений, жилья.

Особой строкой в истории новосибирского трамвая вписан 1955 год. 20 октября состоялось открытие коммунального моста. Он связал воедино кровеносную систему города — трамвайную сеть. От Оперного театра до Западного вокзала пролег путь маршрута № 6, Бугринскую рощу связал с правобережьем маршрут № 4. Разъездные пути, кольца — большое и малое — уложили там, где шумит сейчас многолюдная площадь К. Маркса. А раньше этот глухой огромный пустырь, заросший полынью в рост человека, называли безликим словом «Разъезд».

В 1958 году в Новосибирске была установлена первая стрелка, перевод которой осуществлялся автоматически.

Младший брат трамвая

Рассказывая о новосибирском электро-транспорте, первенцем которого был трамвай, нельзя не сказать о его младшем брате — троллейбусе.

В свой первый рейс по городским дорогам он вышел в 1957 году. Но история троллейбуса

на сибирской земле началась задолго до этой даты – еще в 42 - м году.

В самом начале войны в Куйбышеве (Самара) была организована эвакуационная база, на которую свезли машины, эвакуированные из крупных городов, захваченных врагом. Чтобы машины не простаивали, их стали рассылать по удаленным от линии фронта городам, где предполагалось открыть троллейбусное сообщение.

10 ленинградских троллейбусов ЯТБ-4 по разнарядке достались Новосибирску. Были это по современным меркам небольшие по размеру машины, с маленькими окнами, маломощные. Но по тому времени, они были для трамвая неплохим подспорьем.

С 1943 года предпринимались попытки организовать в нашем городе троллейбусное сообщение. Был даже намечен первый маршрут: Вокзал - завод имени Чкалова. Началось строительство дороги на этом участке. Велось оно очень медленно, так как требовало огромных финансовых вложений и физических затрат.

Дороги в те годы в Новосибирске в основном были брусчатые. А для того, чтобы обеспечить качественную работу троллейбуса, надо было уложить вместо брусчатки ровное асфальтовое полотно.

Смета строительства «дегтебетонной» дороги (как написано в одном из документов 1945 года) составила почти 5 миллионов рублей. В первые месяцы вместо запланированных к освоению 1 миллиона 600 тысяч рублей было освоено лишь 720 тысяч. Руководил строительством трест, к прежнему названию которого «Трамвайный», было добавлено слово «Троллейбусный». Поэтому электротранспортники, не греша против истины, называют троллейбус младшим братом трамвая.

Строительство шло медленно. К 1947 году стало понятно, что этой стройки городу не потянуть, и троллейбусы отбывают в Нижний Новгород (Горький), где в том же году открылось троллейбусное движение.

Решение о завершении строительства троллейбусной линии было принято многие годы спустя – в пятидесятых годах, когда стало понятно, что трамвай не может полностью удовлетворить потребности горожан.

Теперь оно осуществлялось комплексно: строилась дорога, возводилось депо в Дзержинском районе, завозилось оборудование,

запчасти, подвижной состав. В Свердловске (Екатеринбург) обучалась большая группа будущих водителей.

31 октября 1957 года в газете «Советская Сибирь» была напечатана заметка, в которой сообщалось: «Красный проспект. Вдоль всей магистрали по обеим сторонам появились металлические, покрытые серебристой краской опоры, на которых подвешен сверкающий на солнце медный провод. Это троллейбусная линия первой очереди – от «Мостовой» до аэропорта – протяженностью 16 километров в оба конца. На днях новосибирцы получат один из удобных и культурных видов транспорта».

Пробная езда состоялась 6 ноября. Седьмого, после демонстрации, посвященной 40-й годовщине Октябрьской революции, началось регулярное троллейбусное сообщение.

Первой пошла по маршруту машина, вел которую водитель В. Радзионов, кондуктором была Н. Тараскина.

Годы спустя экипаж так вспоминал о знаменательном дне: «За технику мы не боялись. Волновало другое: как примут новосибирцы новый вид транспорта? Он сразу пришелся по душе, – это было видно по довольным лицам наших пассажиров.»

Слова эти подтверждались цифрами. За первый день работы троллейбусами было перевезено 15 тысяч человек.

Через пять лет после открытия первого маршрута было построено второе депо – в Кировском районе. Специалисты из депо №1 помогли коллегам освоить профессии водителей, слесарей, ремонтников, кондукторов.

В 1976 году сдано в эксплуатацию Заельцовское депо №3. В 1989 году введено в строй депо №4 – Ленинское.

Спустя десять лет после открытия движения, на городских маршрутах уже не было старых ЯТБ, им на смену пришли машины марки МТБ-82, позднее они были полностью заменены на более современные ЗИУ.

Год от года росло число перевезенных пассажиров, увеличивалось число маршрутов, их протяженность.

И, если за первые десять лет своей работы троллейбусы перевезли 465 миллионов человек, то за один только 2000 год ими было перевезено 129,1 миллиона, за 2003 год – 133,9 миллионов человек.

Раньше на городских улицах превалировал трамвай. Нынче на них доминирует троллейбус, — протяженность его линий в 1,6 раза больше трамвайных.

На подъеме

Шестидесятые и семидесятые годы прошлого века стали для трамвайщиков годами подъема. Сданы в эксплуатацию вагоноремонтные мастерские (1961 год), трамвайно-ремонтный завод (1963 год). Отстроили Октябрьское депо на улице Кошурникова (1964 год). Ежегодно трассы трамваев прирастали новыми километрами. Во все концы города «бегали» юркие трамвайные вагоны. Их стало значительно больше и постепенно отошли в прошлое громоздкие деревянные «мастодонты». На смену им стали приходить удобные московские МТВ-82: с нарядными салонами, мягкими сиденьями. Внедрение их началось с правого берега, с Октябрьского депо.

Начиная с семидесятых, значительно улучшаются отношения между работниками горэлектротранспорта и горожанами. Меньше становится безбилетников, которых народ презрительно именует «зайцами». За проезд брали тогда чисто символическую плату, которая сейчас кажется невероятно малой — 3 копейки. И рисковать добрым именем, экономя алтын, мало кто решался.

Отношения становились настолько доверительными, что в салонах трамваев устанавливали сначала механические, а потом и автоматические кассы. На дверях кабины водителя появлялись плакатики — предупреждения: «Трамвай работает без кондуктора», «Совесть пассажира — лучший контролер». Каждый входящий знал, — билет надо «отбить» в кассе самому.

Позднее стали продавать абонементы на проезд, которые надо было закомпостировать в небольшом компостере, укрепленном внутри салона трамвая. Кассы, естественно, аннулировали. Новые условия труда привели на трамвай когорту людей, которые этим условиям вполне соответствовали: опрят-

ные, нарядные, вежливые, — они встречали пассажиров, как давних знакомых, добрых друзей.

Не столь долго отработал в Ленинском депо водитель, который запомнился многим своей доброжелательностью и лощеным внешним видом. На каждой остановке он приветствовал входящих в салон людей, предупреждал, чтоб крепче держались при торможении или при неровном пути. А, когда пассажиры выходили из вагона, желал им удачи. — «Да, был такой», — оживлялись наши знакомые, когда мы задавали им вопрос о том, помнят ли они этого человека.

А наш консультант, знаток Новосибирского трамвая Михаил Никулин, с ходу ответил: *«Это был Михаил Багаян. После Ленинского депо он работал в Дзержинском. Я мальчишкой часто ездил на его бело-розовом трамвае. Один — единственный такой в городе ходил».*

Когда уже стал специалистом электротранспорта и занялся историей трамвая, узнал что желто-красный цвет его окраски нельзя было нарушать ни под каким предлогом. И только Багайну разрешили отступить от установленных правил, — за его исключительность, уникальность».

— В Дзержинском трамвайном парке его звали «полумиллионщиком», — поделился воспоминаниями бывший директор Октябрьского трамвайного депо, доцент кафедры электротранспорта НГТУ Коршиков В.Г. — потому что 500 тысяч километров он водил трамвай без капитального ремонта: так следил за техническим состоянием своего поезда № 1050. Еще одну особенность имел: проехать в его вагоне «зайцем» было невозможно. Весь салон в зеркалах был и хорошо просматривался из кабины, так что он видел, кто компостирует абонемент, а кто — нет. Безбилетный проезд он, армянин, считал личным оскорблением.

Талантливых людей среди электротранспортников было много. Не случайно широкий размах получило на предприятиях рационализаторское движение. В 1968 году, например, новаторами было внесено 190 рацпредложений с экономическим эффектом 42 тысячи рублей. В 1970 году только за семь месяцев эффект от внедрения новаторских новшеств составил 55 тысяч рублей.

А. Христов сконструировал рельсогибоч-

ный станок, В. Кухтерин-установку для проточки колесных пар к новому вагону РВЗ-6, А. Савинский и В. Липатников – автоматическую систему отопления.

В. Лихошерст из частей устаревших станков смонтировал установку для мойки бывших в употреблении деталей.

Особой сметкой отличался и токарь В. М. Глазычев. Он начал свою трудовую деятельность в 1953 году и работает до сих пор в Ленинском трамвайном депо. Его коллеги утверждают, что все трамваи Новосибирска ездят на колесах, проточенных Владимиром Михайловичем.

Одной из главных проблем электротранспорта на протяжении многих лет была подготовка кадров. Министерство коммунального хозяйства РСФСР создало в Новосибирске филиал Централных курсов по подготовке водителей. Но он не имел полноценной учебной и производственной базы. Шестимесячный срок был недостаточным для получения навыков работы. Особенно это начало сказываться, когда отрасль была оснащена новой техникой. В 1969 году открылось техническое училище, которое стало готовить водителей трамваев и троллейбусов, слесарей по ремонту подвижного состава. Срок обучения в нем увеличивался до года. Готовил специалистов для городского электротранспорта специальный факультет в НЭТИ (ныне НГТУ), который был открыт в 1969 году. Многие ведущие инженеры и руководители были когда-то выпускниками этого ВУЗа. Тенденции подъема на электротранспорте сохранились до конца 80-х годов.

И это все о нем

Трамвай в Новосибирске всегда был сложным многоотраслевым хозяйством. Для того, чтобы обеспечивать его четкую работу, должны были согласованно действовать все службы: пути, энергохозяйства, подвижного состава, служба движения, а также автобаза и ремонтно-строительное управление и депо. Такая система действовала на трамвае в доперестроечные времена.

С первых дней работы трамвая существо-

вала **служба пути**, собственно, ее появление обусловлено подготовкой к укладке первого рельса, который лег на полотно. За десятилетия она претерпевала изменения, переорганизовывалась, но суть ее оставалась неизменной – укладка, ремонт и содержание трамвайных линий. В 80-х годах путейщики впервые применили железнодорожную технологию по сварке рельсов. Впервые рельсовые стыки были сварены на участке пути у магазина “Тысяча мелочей”.

Ремонтировала вагоны **служба подвижного состава**, длительное время находившаяся под управлением Н.Н.Трофимова. Она брала на себя сложные работы, которые не могли выполнить в депо. Каждый день из мастерских службы выходили сверкающие свежей краской трамваи, и трудно было поверить, что в мастерские они заходили с серьезными повреждениями, с облезлой краской на кузовах.

Служба давала гарантию на отремонтированную технику. А это значит, что вагоны, выходящие из ремонта, ничем не отличались от тех, что сошли с заводского конвейера.

Служба движения отвечала за выполнение расписания при прохождении трамваев по маршрутам. Ее состав – диспетчеры, ревизоры. Они занимались изысканием наилучших вариантов организации движения. Работа эта сродни творчеству. В самом начале сотрудники службы, не имеющие навыков и опыта работы, действовали скорее по наитию. Позднее эта работа была доверена инженерам, на помощь к которым пришла современная техника.

И, тем не менее, от человека – центрального диспетчера – на этом участке работы зависело очень многое. Он должен был чувствовать ритм движения, вовремя давать указания любому из дежурных на многочисленных диспетчерских пунктах.

На автобазе всегда стояли готовые к выезду аварийные машины. От того, как быстро выходили они на линию по первому сигналу центрального диспетчера, зависела регулярность движения.

В 1969 году на базе небольшой ремонтно-строительной группы было создано **РСУ**. Оно освободило депо и другие службы от необходимости вести капитальное строительство. Новое подразделение производило ремонт и прокладку линий, воздвигало производствен-

ные сооружения. Этой службой ежегодно осваивались миллионы рублей.

Подвижной состав работал на постоянном токе низкого напряжения. Его давали тяговые подстанции, преобразуя промышленный ток высокого напряжения. За работу тяговых подстанций отвечала **служба энергохозяйства**.

Первая подстанция работала на ртутных выпрямителях, была маломощной. В шестидесятые годы устаревшие ртутные выпрямители стали заменять полупроводниковыми. Кстати, новосибирские специалисты сделали это первыми в Сибири.

С вводом в эксплуатацию этого вида выпрямителей стало просторно в рабочих залах, исчезли вредные ртутные испарения. Дежурный монтер, следивший за показаниями приборов, если на линии была небольшая нагрузка, немедленно отключал один-два агрегата. Это помогало экономить до трех процентов энергии.

К 1981 году мощность 29 тяговых подстанций составляла 622 тысяч киловатт. Для сравнения: мощность первой Новониколаевской электростанции была всего 145 киловатт.

Трамваи двигались по городским маршрутам, подчиняясь единому закону-расписанию. А если на линии случалось ЧП: повреждена сеть, вышел из строя вагон, тогда в дело вступала **связь**: передовалось сообщение на центральный диспетчерский пункт.

На заре трамвайного движения система связи состояла из нескольких телефонных аппаратов, установленных в диспетчерских. В дальнейшем она развивалась за счет прокладки прямых телефонных линий. В 1970 году их было уже более 20. Они соединяли центрального диспетчера с диспетчерами, которые находились на конечных остановках, а диспетчера энергохозяйства — с тяговыми подстанциями.

В середине 60-х годов внутренняя телефонная станция начала действовать на территории Дзержинского комплекса предприятий электротранспорта. Этот выбор не был случайным: здесь действовали троллейбусное и трамвайное депо, службы пути и подвижного состава, прорабский участок РСУ и завод по ремонту троллейбусов и трамваев.

Ручная телефонная станция имела 100 номеров. В 1967 году она была заменена автоматической. В 1970 таких станций на электро-

транспорте было уже 5. Они обслуживали отделы ТТУ, Дзержинский комплекс, Кировские трамвайное и троллейбусное, а также Октябрьское трамвайное депо.

Сделало работу удобнее, оперативнее и внедрение радиосвязи. Диспетчеры могли общаться по радио с аварийными машинами. Радиостанции были установлены в автомобилях начальника ТТУ, главного инженера, начальника службы движения.

Также устанавливали рации в двух-трех вагонах на длинных маршрутах и в одном- на коротких. Водители этих вагонов были как бы «дежурными» на маршрутах и сообщали диспетчерам обо всех ЧП, происходящих на пути следования.

Впервые в Союзе именно в Новосибирском трамвае было установлено громкоговорящее устройство, осуществляющее внутреннюю связь «водитель-пассажир». Разработчиком этого устройства был техник-связист Н. Васильев.

В 50-е годы в Новосибирске началась установка автоматических стрелок. К 1985 году автоматических стрелочных переводов в городе насчитывалось уже 45. Теперь водитель на перекрестке выходил из трамвая только в том случае, если автоматика по какой-то причине не срабатывала. Правда, на парковых путях, при заезде в депо и на конечных станциях, водителю приходилось все же брать в руки ломики.

Депо на правом берегу

Строительство третьего, Октябрьского, трамвайного депо в Новосибирске было начато в 1964 году. Директором строящегося депо был назначен Иван Филиппович Голованов, а главным инженером — Владимир Григорьевич Коршиков.

Формирование трамвайного парка нового депо было начато со 100 единиц подвижного состава марки МТВ-82, которые были переданы из Дзержинского трамвайного депо.

Трамвай типа МТВ-82 рассчитан на эксплуатацию без прицепных вагонов. Вагон оборудован четырьмя двигателями ДК-255А

с карданной передачей и одноступенчатыми редукторами с независимой подвеской. Управление тяговыми двигателями производилось при помощи кулачкового контроллера МТ-22, тормоз – колесно-колодочный, вместимость вагона – 97 пассажиров.

Продажа билетов производилась как кондукторами, так и кассами. Отопление трамваев было недостаточным, поэтому одевались водители и кондуктора очень тепло. Водителями трамваев были в основном женщины – Бульшпева Анна Васильевна, Бутакова Надежда, Гвоздьева Любовь Николаевна, Зюзина Полина Николаевна, Колтакова Анна Григорьевна, Попова Нина Никифоровна, Озерова Нина Михайловна и другие. Обслуживать вагоны помогали ремонтники и смазчики: Архипова Татьяна Ивановна, Асадчий Александр Семенович, Боев Николай Борисович, Бутаков Дмитрий Михайлович, Кашина Нина Ивановна, Костин Виктор Михайлович, Матасов Юрий, Патов Петр Федорович и др. Вновь созданное депо обслуживало пять маршрутов: №1 (Новосибирск – главный – Березовая роща), №4 (Центр – Бугринская роща), №7 (Сад Мичуринцев – Клуб им. Кирова), №12 (Сад Мичуринцев – Молкомбинат), №13 (Новосибирск – главный – Сад Мичуринцев).

По воспоминаниям ветеранов, тогда, в 60-х годах, снегоочистительной техники в депо не было. А зимы были очень суровые и снежные. Выгоны заносило по самый бампер. К занесенным вагонам для водителей привозили горячую пищу, а сами вагоны приходилось растаскивать танками.

В августе 1968 года в Октябрьское трамвайное депо на смену вагонам МТВ пришли 10 старых вагонов типа РВЗ-6 из Свердловска.

Вагон РВЗ-6 был оборудован четырьмя двигателями с автоматическим управлением ДК-256. На вагоне установлены четыре вида тормозов: электродинамический, пневматический, рельсовый электромагнитный и ручной клещевой. Вагон имел подрезиненные колеса. Вместимость его – 136 пассажиров. Несмотря на необходимость в более современных и удобных в эксплуатации вагонах, на то, что тогда шла настоящая борьба за выпуск вагонов на линию, – за это очень строго спрашивало с директора депо вышестоящее начальство, – РВЗ-6 запущены в эксплуатацию не были.

И лишь с поступлением новых вагонов типа РВЗ-6М в августе 1969 года работать стало легче. Одновременно старые вагоны МТВ-82 стали отправлять во Владивосток, Осинники, Ногинск, Коломну, Астрахань.

Вагон типа РВЗ-6М – четырехосный цельнометаллический, оборудованный четырьмя тяговыми двигателями ДК-259А-1, предназначен для работы одиночными вагонами при одностороннем движении. Оборудован электрическими аппаратами, звуковыми и световыми сигналами, радиовещательной аппаратурой, кассовыми аппаратами для продажи билетов, электрическим освещением и вентиляцией. Максимальная скорость – 65 километров в час.

В сентябре 1974 года в депо стали поступать вагоны типа РВЗ-6 М2 модели 71-17, еще более усовершенствованные. Также в начале 70-х была получена и снегоочистительная техника типа ГС-4, ГС-5, воздуховодный снегоочиститель СД-3.

В Октябрьском трамвайном депо работали люди, горячо преданные любимому делу. Такие как Геннадий Викторович Новиков, начавший свой трудовой путь в 1962 году в Дзержинском депо, а в 1973 году ставший мастером по выпуску Октябрьского депо, работавший настройщиком трамваев, начальником технического отдела, инженером и начальником ПТО. Четырежды Геннадий Викторович был награжден медалями «Победитель соцсоревнования», дважды – званием «Ударник пятилетки». Был Новиков и депутатом районного Совета. В 1966 году пришла в Октябрьское трамвайное депо Кашина Нина Ивановна. Начинала как метельщица трамваев, работала смазчицей вагонов. За долгие годы Нина Ивановна досконально изучила все тонкости редукторов, она за 36 лет работы лишь 4 раза брала больничный лист.

В разное время Октябрьский трамвай возглавляли Владимир Иванович Гредасов, Владимир Григорьевич Коршиков, Владимир Павлович Папуша, Владимир Павлович Власюк, Виктор Иванович Шустов, З.Т. Хакимов, Сергей Павлович Сапоцкий. С января 2001 года директором депо является Олег Петрович Клемешов.

Бывший директор В.Г. Коршиков, ныне преподаватель кафедры электротранспорта

НГТУ, посвятил такие стихотворные строки тем, с кем свела его судьба за годы работы в Октябрьском трамвайном депо:

*Все это было как вчера, забудем этот день
едва ли,
Как сотню битых МТВ под Новый год в депо
загнали.
Собрался новый коллектив, «костяк» пришел
весь от Суркова,
Их первых – умерших, живых, – хочу я
вспомнить теплым словом.
Солидный самый Бутаков Дмитрий
Михайлович – без смеха.
Партгоргом нашим первым был и первый был
начальник цеха.
А бригадиром лучшим был всем хорошо
знакомый Патов,
С ним на ремонт бригада шла, как в бой
кровавый шли солдаты.
Матасов Юра – бригадир, с ним мы вообще не
знали горя,
Да мастер Кипин с нами был, ну и, конечно,
Жданов Боря.
Пилить, строгать, варить, ломать,
построить дачу не от скуки, –
Все может Николай Смирнов – наш мастер
«золотые руки».
А, если двигатель сгорел или сгореть лишь
собирался,
То тут же, как из-под земли, Асадчий Саша
появлялся.
А пассажиров для депо возили: Надя Бутакова,
Водитель Вета Фомина, еще водитель
Казакова.
Всю жизнь работала в депо, – а здесь не
кормят кашей манной,-
Теперь она пенсионер, водитель Костылева
Анна...*

Депо N4 – Кировское

5 февраля 1971 года из старого Кировского трамвайного депо (позже оно стало называться Ленинским) отправились два поезда по необычному маршруту.

Пассажирами этих поездов были водители и ремонтники депо. Конечный пункт следования – новое Кировское трамвайное депо № 4 по адресу: улица Сибиряков – Гвардейцев, 51.

Почетное право – разрезать ленту при въезде в депо – было оказано старейшему водителю Анне Кузьмовне Курковой, которая отработала в этой должности непрерывно 41 год. Возглавили новое депо директор Гущин Л.А. и главный инженер Савинских А.Н.

Первый директор Кировского депо Лев Африканович Гущин был очень энергичным человеком, отличным хозяйственником, который видел перспективу и вел коллектив к цели, не боялся рисковать – и всегда выигрывал.

Лев Африканович в короткое время смог сделать депо образцовым, а позже много сил потратил на налаживание деятельности Кировского троллейбусного депо, куда был в 1978 году переведен директором. Впоследствии с нулевого цикла Л.А. Гущин создавал Ленинское троллейбусное депо. Все, кому пришлось работать со Львом Африкановичем, вспоминают о нем с огромным уважением.

Почти сразу после переезда в новое здание техническую службу Кировского трамвайного депо возглавил Владимир Степанович Семенов, грамотный специалист, много сделавший для создания мощной, современной технической базы предприятия.

Начиная с 1971 года, в депо стали приходить первые специалисты – выпускники кафедры городского электрического транспорта НЭТИ: Л.А. Боркова, Л.Ю. Марченко, С.Б. Иванова, Л.И. Чиркова, Т.В. Вдовина, Л.А. Ковалева, П.А. Блохин, А.Ю. Сотников, А.Н. Боровков, Т.В. Першина, Т. Морозова, В.Р. Реймхен, С.Д. Тимофеева, И.В. Сиромеха и многие другие. Каждый из них внес большой вклад в оснащение технической базы предприятия.

Большую работу по внедрению новой техники проделала группа нестандартного оборудования, созданная по инициативе Л.А. Гущина. Длительное время эту группу возглавляла выпускница НЭТИ Л.М. Макарина.

Здание нового Кировского депо было рассчитано на эксплуатацию 150 вагонов типа РВЗ –6. В начале 1971 года инвентарь составлял 112 единиц подвижного состава. На 1 января 1981 года было уже 147, а на 1

марта 1986 года – 151 единица подвижного состава.

Вначале депо обслуживало 5 маршрутов города, протяженностью 67 километров. А в 1981 году – уже 8 маршрутов, протяженностью 193 километра.

Новое депо – просторное, светлое, с территорией 7,5 гектаров, – нужно было обживать, осваивать, благоустраивать, оснащать техникой, механизировать трудоемкие процессы ремонта и обслуживания подвижного состава.

За годы работы депо в нем были оборудованы бытовые помещения: гардероб, души, сауна, столовая, медпункт с зубным кабинетом, Красный уголок и киноаппаратная.

Кировское трамвайное депо в свое время было базой для освоения “вагонов будущего” – РВЗ-7, а с 1987 года коллектив предприятия начал освоение первых вагонов серии КТМ – 5МЗ.

7 апреля 1998 года в соответствии с приказом № 119 по Управлению пассажирских перевозок произошла реорганизация МП “Кировское трамвайное депо №4”. Оно было присоединено к МП “Ленинское трамвайное депо №2”. Перемены всегда тяжело переживаются людьми. Не стала исключением и эта реорганизация. Но сегодня объединенное депо (с 1998 года оно называется Ленинским) стабильно работает, развивается, а его коллектив с надеждой смотрит в свое будущее.

И, конечно, не забывает о прошлом, о людях, которые здесь когда-то работали, не жалея своих сил, не считаясь со своим личным временем. О тех, кто любимой работе отдавал себя без остатка. Среди них – ветераны Кировского трамвайного депо А.П. Романенко, М.Ф. Милюкова, М.А. Шумилина, Т.А. Воробьева и Н.Л. Воробьев, Н. Пугач, М.А. Анкудинова, В.Г. Пукелова, Л.Д. Хохлова, В.П. Рончиков и Л.Ф. Рончикова, В.М. Глазачев и А.Ф. Глазачева, Г.И. Завильская, Н.Г. Алябьев, М. Макаров, Г.М. Суркова, Н.Г. Грищенко, В.И. Новиков, Н.Р. Анищенко, З. Губяшкина, В.М. Гувевский, В.А. Григоренко, Г.Г. Винс, В. Моисеев, В.П. Чернов, А. Винер, А.А. Вихарев, Н.М. Лухмаев, В.Э. Шифер и многие другие. Спасибо им всем за труд!

Ходил трамвай по расписанию

Служба движения (сейчас она называется ЦУГАЭТ – центр управления городским автоэлектротранспортом), основной задачей которой является организация удобного, регулярного и безопасного трамвайного и троллейбусного движения, организована одновременно с пуском трамвайного движения в городе, 26 ноября 1934 года. Размещалась она тогда в небольшом каркасно – зашыном домике, расположенном на углу улиц Гоголя и Семьи Шампиных (ранее именуемой Логовской). В этом домике размещались движущие, бригады по ремонту трамвайных вагонов и путейцы.

На момент открытия трамвайного движения в Новосибирске депо не было, и вагоны ремонтировались на открытой канаве, расположенной на улице Гоголя (на территории старого зоопарка).

В числе первых водителей трамвая в городе были: Аронова Мария Кирилловна, Забелина Анна Петровна, Страшных Ефросинья Митрофановна, Русалеева Нина Дмитриевна, Кислицина Мария Осиповна, Власюк Анна Дмитриевна, Грачева Александра Алексеевна, Рябушева Анастасия Ефимовна, Савина Анна Федоровна.

В 1950 году было построено и сдано в эксплуатацию первое трамвайное депо – Дзержинское. Оно было рассчитано на 50 вагонов – мест, в дальнейшем расширено до 100 вагонов – мест.

До ноября 1957 года в штате движения находились все поездные бригады и ревизорско – контрольный аппарат. В 1957 году, после открытия троллейбусного движения в городе, поездные бригады и контролирующий персонал были переданы в штат депо.

Коллектив диспетчеров и ревизоров рос и развивался с ростом трамвайного и троллейбусного движения в Новосибирске.

20 октября 1955 года был пущен в эксплуатацию Октябрьский коммунальный мост, и открыто трамвайное движение с левого берега от Бугринской рощи до центра города маршрутом № 4, протяженность которого составила 15,1 км.

Вот как об этом знаменательном событии вспоминает **Любовь Филипповна Креер**, работавшая тогда кондуктором трамвая четвертого маршрута:

– Я работала в тот день с водителем Марией Литвиновой (отчество, к сожалению, не помню). И нам с ней было поручено разрезать ленточку на въезде на мост. Мы вышли из вагона, там было много людей, начальства. И символически «открыли» коммунальный мост, разрезав ленточку. Помню, как все радовались этому, у людей было приподнятое, праздничное настроение.

В 1956 году было осуществлено строительство железнодорожного путепровода через Красный проспект, и открыто трамвайное движение от ДК им. Кирова через площадь Калинина, по Красному проспекту, улицам Писарева и Мичурина до центра города. В этом же году было закончено строительство трамвайной линии от площади Калинина по улице Дуси Ковальчук до Учительской, и открыт трамвайный маршрут № 5, связавший северную часть Дзержинского района с центром города. Был продлен маршрут № 1 от завода «Труд» до р. Плющиха (20 июля 1971 года трамвайные пути с улицы Большевицкой убраны в связи с пуском троллейбуса).

В 1957 году введен в эксплуатацию трамвайный путь по улице Трикотажной до улицы Учительской, протяженностью 7,5 км. В этом же году построена трамвайная линия от Октябрьского коммунального моста до сада Мичуринцев, по улицам Гурьевской и Никитиной – протяженностью 5,5 км.

В 1961 году в Ленинском районе вместо деревянного сарая, где размещалось депо, построено новое здание трамвайного депо, рассчитанное на 50 вагонов типа КТМ-1, КТП-1. В 1964 году сдано в эксплуатацию Октябрьское трамвайное депо на 100 вагонов – мест. 1 февраля 1971 года начало работать Кировское трамвайное депо, самое крупное, рассчитанное на 150 вагонов.

Одновременно с развитием трамвайного движения в городе быстрыми темпами развивалось троллейбусное движение. 6 ноября 1957 года было закончено строительство контактной сети по троллейбусу, и открыто троллейбусное движение на участке от улицы Мостовая (на этом месте находится сейчас

автовокзал) до городского аэропорта. В шестидесятые годы троллейбусное движение развивалось очень бурно. Маршруты троллейбусов пошли по всем основным магистралям города. Троллейбус успешно соперничал с трамваем и в какой-то момент обогнал его по протяженности маршрутов. Так, на 1 января 1987 года протяженность троллейбусных маршрутов составила в городе 574,76 км, а трамвайных – 439,51 км.

С ростом маршрутов городского электро транспорта развивалась сеть диспетчерских и ревизорских пунктов, росла численность службы движения. В 1987 году насчитывалось 33 диспетчерских и ревизорских пункта, из них 6 типовых диспетчерских павильонов с пунктами питания водительского состава. В феврале 1977 года, в целях оперативного устранения аварийных случаев в движении трамваев и троллейбусов, при службе движения был создан аварийно – восстановительный участок с объединением всей техники всех депо, с обслуживающим персоналом 28 человек. Общая численность службы движения в 1987 году составляла 195 человек.

Энергетики всегда на посту

Энергохозяйство Новосибирского трамвайно – троллейбусного управления основано в 1934 году. В том же году была включена в работу тяговая подстанция № 1, на которой установили агрегат с разборными ртутными выпрямителями типа РВ-10. Тяговая подстанция № 1 питала контактную сеть трамвая на участке «Трамвайное депо – железнодорожный вокзал», протяженность которого составляла 4,2 км.

Для оказания помощи в строительстве контактной сети трамвая в Новосибирск был откомандирован из Москвы мастер – наставник Дмитрий Ефимович Ефимов, который подготовил кадры для эксплуатации и ремонта контактной сети.

Позднее, в 1936 году, своими силами на подстанции № 1 смонтировали второй агрегат, в 1955-м – третий, в 1961-м – четвертый, с пристройкой для кабины силового трансформатора. В 1936 году начала работать тяговая

подстанция № 2, на которой были установлены два агрегата с разборными ртутными выпрямителями типа РВ-10. Контактная сеть к этому времени составляла 17,9 км.

К концу 70-х годов энергохозяйство имело уже 29 тяговых подстанций.

Для оперативного руководства энергохозяйством в 1959 году организуется электродиспетчерская, которая вначале размещалась на подстанции № 1. С 1960 года началось строительство и внедрение средств оперативной связи и одновременно центральной диспетчерской службы движения и энергохозяйства. В 1961 году на прямую оперативную связь были включены все узловые и конечные диспетчерские станции службы движения. Одновременно внедрялась оперативная радиосвязь диспетчеров службы движения и энергохозяйства с машинами скорой технической помощи.

В 1977 году начато внедрение телеуправления тяговыми подстанциями, первой была переведена на телеуправление подстанция № 17.

Административное управление службой менялось по мере строительства тяговых подстанций и контактных сетей трамвая и троллейбуса, особенно в послевоенные годы. С самого начала при «службе тока» были начальник и технорук, а в послевоенные годы, начиная с 1955-го, появляются должности главного инженера, инженера технического отдела, снабженца, табельщика. Служба вошла в состав трамвайного треста.

С 1969 года, согласно приказу по НТТУ, была организована «Служба энергохозяйства» с самостоятельным балансом, открытием расчетного счета в госбанке. Были организованы бухгалтерия, технический, плановый отделы и отдел кадров службы.

После развала СССР начаты реорганизация и структурные изменения в управлении городского хозяйства. В 1989 году был создан комитет по транспорту мэрии, а в 1996-м – Управление пассажирских перевозок со слиянием пассажирского автотранспорта и городского электротранспорта. Служба энергохозяйства стала подчиняться МП «СОГА-ЭТ». В связи с ликвидацией МП «СОГА-ЭТ», служба вновь преобразована в муниципальное унитарное предприятие – МУП «СЭХ».

Нельзя не вспомнить о людях, работавших в службе энергохозяйства в течение многих лет

его становления и развития. Ведь некоторые из них проработали в этой службе всю свою трудовую жизнь.

«Золотой фонд» службы составляли дежурные электромонтеры Аполинария Никитича Комарова, работавшая с 1935 по 1969 год, Анна Васильевна Попова, работавшая с 1938 года, Галина Александровна Астахова, работавшая с 1949 года, Анна Васильевна Тимофеева, работавшая в энергохозяйстве с 1948 года. А также Марина Гавриловна Данильченко, Татьяна Александровна Душина, Юлия Васильевна Виноградова, Валентина Павловна Кривошапкина, Анна Анисимовна Грехова и многие другие.

Среди монтеров контактной сети самыми первыми были Александр Александрович Комаров, Николай Сергеевич Коротеев, Петр Александрович Брежнев, Николай Петрович Коновалов, Владимир Георгиевич Шипилов, Василий Иванович Герасименко, Юрий Константинович Захаров, Степан Михайлович Зимин, Виктор Иванович Вуштей и другие.

В довоенные и военные годы пришли работать электромонтерами – ремонтниками подстанций Александр Ефимович Русихин, проработавший всю жизнь, с самого образования службы энергохозяйства, в ремонтной бригаде подстанции, Халиб Сабирович Гумеров, участвовавший в строительстве первой подстанции в качестве извозчика – рабочего, Петр Никитович Данильченко, трудившийся с 1944 года – вначале начальником 3-й подстанции, затем – электромонтером ремонтной бригады и дежурным подстанций. Николай Агеевич Заворин работал с 1941 года, был участником боевых действий, а после демобилизации поступил работать учеником электромонтера ремонтной бригады подстанции №1. Позже Заворин стал дежурным электромонтером, мастером, с 1950 года – начальником подстанции №1, с 1960 года по 1984-й работал начальником 1-го района подстанции. Николай Агеевич награжден медалями «За отвагу», «За победу над Германией», за долголетний и безупречный труд ему вручен орден Трудового Красного Знамени.

Затем в службу энергохозяйства пришло новое поколение работников. Среди них много людей, в короткое время становившихся высококлассными специалистами: И.В. Поляков,

В.И. Седых, М.И. Сивков, А.Г. Афанасьев, Н.А. Сизиков, Г.А. Чердащев, С.В. Новиков, М.Ю. Захаров (ныне работает начальником 2-го района контактной сети). А также – В. И. Дюжев, А.А. Захаров, Н.А. Суслов, А.А. Орнацкий, Л.Х. Сайбель, А.И. Марченко, В.И. Савельев, Н.И. Сивков.

Практически все, работавшие и ныне работающие в службе энергохозяйства – патриоты своего дела, потому что профессиональные обязанности у них нелегкие, работа продолжается круглосуточно, при любых погодных условиях, на высоте. Случайные люди такой работы просто не выдерживают и сразу увольняются. Остаются лишь самые смелые, выносливые, добросовестные.

Вспоминает **Владимир Аверьянович Чайка**, начальник СЭХ с 1984 по 1998 год:

– Я поступил на работу мастером в 3-й район подстанции, 11 сентября 1969 года. В это время функционировало 11 тяговых подстанций, протяженность контактной сети трамвая составляла 130, 7 км, троллейбуса – 71, 5 км. Транспортная проблема в городе была крайне острая, – не хватало подвижного состава, маршрутная схема была недостаточна для перевозки пассажиров. Люди ездили на работу и с работы в переполненных вагонах трамваев и троллейбусах и автобусах, зачастую на подножках и даже – на крышах!

Как же нам было трудно! Город стал миллионным, шло интенсивное строительство многих новых жилмассивов. Поэтому нужно было так же интенсивно строить новые трамвайные и троллейбусные линии, тяговые подстанции, депо. В 1960 году открылось Кировское троллейбусное депо, в 1962-м – Октябрьское трамвайное депо, в 1970-м – Кировское трамвайное депо, в 1976 году – Заельцовское троллейбусное депо. В каждом депо строились тяговые подстанции. Происходили перебои в электроснабжении при выпуске подвижного состава из депо, – особенно при сильных морозах. Были случаи, когда питающие линии отгорали из-за резкого увеличения нагрузок при неравномерном выпуске подвижного состава. Поэтому всему руководству нашей службы приходилось выходить в депо на утренние выпуски и регулировать выпуск подвижного состава на линию. Неимоверными усилиями нам приходилось решать эти проблемы при постоянном дефиците квали-

фицированных кадров, особенно в контактной сети, да и в ремонтном персонале подстанций и электролаборатории, ведь зарплата наших работников была почти в половину ниже, чем на промышленных предприятиях.

ВРЕМЯ. ЛЮДИ. СУДЬБЫ

РУКОВОДИТЕЛЬ ОТ БОГА

Василий Лазаревич Смоляр возглавлял Новосибирское трамвайно – троллейбусное управление долгие годы – более тридцати лет. Очень многие его до сих пор вспоминают добрым словом. Начальник управления знал поименно не только руководителей среднего звена и специалистов, но и многих рабочих – водителей, слесарей, кондукторов. Знал и все тонкости работы на трамвае, его ремонта. Строго спрашивал с директоров депо за невыход трамваев на линию. Смоляра побаивались. Но и безмерно уважали за человечность, за уважительное отношение к подчиненным, за мудрость и прозорливость. Вот каким вспоминала В.Л. Смоляра его секретарь **Мария Ивановна Прокопенко**:

– Василий Лазаревич закончил Харьковский институт и по направлению приехал работать в НТТУ. Вначале работал мастером в энергохозяйстве, затем – главным инженером управления. Поэтому до назначения на должность начальника успел приобрести большой опыт работы с людьми и знания специфики работы депо и служб.

Василия Лазаревича природа наградила не только умом, порядочностью, добротой, но и феноменальной памятью. Если проанализировать сделанное им, во всем видно заботливое отношение к каждому человеку. При Смоляре управление быстро развивалось, численность работающих выросла с 5 тысяч до 12 тысяч человек. Уважение к В.Л. Смоляру со стороны работников депо и служб было огромным. Он был образцом трудолюбия, был руководителем от Бога. К нему часто приходили пенсионеры – поговорить, посоветоваться о чем-то. Он никогда не подавал виду, как сильно занят,

уделял время всем. Отношение Смоляра к людям было необыкновенно сердечным.

Профессию водителя трамвая Василий Лазаревич считал тяжелым трудом. Особое внимание он уделял строительству диспетчерских павильонов с буфетами, столовых. При Смоляре были решены многие вопросы, облегчившие жизнь работникам трамвая. По некоторым профессиям были введены дополнительные отпуска, был снижен пенсионный возраст. Для работников НТТУ строилось жилье, был открыт профилакторий, улучшилась производственная база, условия труда рабочих. Во время его правления в НЭТИ открылась кафедра городского электротранспорта, был заменен подвижной состав. Управлению не раз присуждалось переходящее Красное Знамя.

Конечно, у Смоляра были надежные помощники, соратники, благодаря которым была отлажена повседневная работа городского электротранспорта. В их числе – главный инженер управления Михаил Андреевич Власенко, который, так же, как и Василий Лазаревич, не щадя своего здоровья, в сильные морозы и снежные заносы стоял на выпуске подвижного состава на линию. Такой же труженик, как его начальник, Михаил Андреевич считал работу смыслом своей жизни, вкладывал в нее всего себя. Смоляр всегда знал, что может в трудную минуту опереться на Власенко.

Семьдесят лет трамвайного движения в Новосибирске – это славная дата для всех, кто связан или был в свое время связан с новосибирским трамваем. Василий Лазаревич Смоляр и многие его сподвижники не дожили до этой даты. Но их заслуга в том, что сегодня трамвай в нашем городе живет и развивается. И об этом нельзя забывать. Низкий им поклон за все, что сделали они для новосибирского трамвая!

РОДОНАЧАЛЬНИКИ ДИНАСТИИ – СЕМЬЯ КРЕЕРОВ

Династия Крееров в новосибирских трамвайных депо известна всем. А ее родоначальником является Владимир Петрович Креер. Он пришел на работу в Левобережное трамвайное депо (так называлось тогда Ленинское депо) 12 января 1953 года.

Кстати, январь для семьи Крееров – месяц знаменательный. В чем и убедимся по ходу повествования. Родился Владимир Петрович в Новосибирской области, на станции Чебула, между Болотным и Ояшем. Родственники жили в Новосибирске, работали на кирзаводе. А рядом – трамвайное депо. Вот и заинтересовали деревенского парнишку трамваи, захотелось тоже попробовать себя в этом диковинном деле.

Пришел в депо, взяли его слесарем. Поработал немного, освоился – стал бригадиром. Так и пошло. Дорос Владимир Петрович до начальника цеха, а в конце 60-х стал начальником цеха.

Вспоминает **Владимир Петрович Креер:**

– Когда пришел я работать в депо, это был, правду сказать, деревянный неотапливаемый сарай. Подвижного состава было всего ничего – 12 вагонов, восемь – типа «Х», четыре – МТВ. Вагоны деревянные, двери закрывались вручную. Одноцилиндровый компрессор воздух качает, пока трамвай находится в движении. А как только остановится – все, а тормозить – то надо с помощью воздуха! Беда. Приходилось водителям вручную машину тормозить. Я считаю, первым водителям вообще надо было при жизни памятники ставить. Ужас, как тяжело им приходилось! У водителя всегда был мешочек с солью, бритвочка на деревянной палочке, чтобы окна скрести. Иначе ведь ничего не видно в мороз. Так работала и моя жена, Любовь Филипповна, с которой мы познакомились в нашем депо. Она пришла к нам 29 января 1955 года (опять январь!), вначале кондуктором была. А в мае 56-го пошла учиться на водителя трамвая. А я в 1956-м из армии вернулся, тут и познакомились. А 4 января 1958 года (и опять – январь!) свадьбу сыграли. Скоро 47 лет, как живем вместе.

Вспоминает **Любовь Филипповна Креер:**

– Зимой холодно было в вагоне. И стрелочники грели нам кирпичи в будке на развилке на Чехова. Под ноги этот кирпич поставишь – хорошо! А пока доедешь до Южного кольца, кирпич остывает. Подъезжаешь к стрелочникам – новый кирпич берешь, нагретый. Вот так и спасались.

Вначале я ездила на «челноке», что от парка до Чехова ходил, в вагоне типа Х. В нем две кабины, доезжаешь до конечной остановки,

пересаживаешься во вторую кабину и – обратно. Туда едешь на одной дуге, обратно – на другой. Потом ездила на 8-м, 9-м, 10-м, 6-м маршрутах (шестерка ходила от центра до Новосибирска – Западного).

Перерывов на обед у нас не было, обедали на ходу. И, хоть было действительно нелегко, все между собой дружили, подменялись, если у кого что-то случалось.

Вспоминает Владимир Петрович Креер:

– Работа слесаря тоже была сложной. Все плановые ремонты мы делали на улице. Механическими подъемниками вручную поднимали вчетвером трамвай, чтобы выкатить из-под него тележку. И все это на холоде, порой в лютый мороз. Под вагон надо было залезть, ползать под ним на коленках, до боли в руках и ногах. Неудивительно, что многие наши ребята уже ушли в мир иной. – работа была адская. А коллектив был самый лучший, умели ребята работать.

К сожалению, трамвай никогда не имел централизованного снабжения. Заказы на необходимые детали распределялись через райкомы партии, райисполкомы по заводам, расположенным на Станционной. Огромные трудности были с поставкой металла, с токарными станками. Подключались партийные власти, и заводы, конечно, помогали, под давлением сверху, но помогали.

Когда я только начинал работать, директором депо был Александр Иванович Мягков, а потом пришел Сурков Иван Филиппович, он проработал 17 лет. Потом руководителями были Савинских Александр Николаевич, Гуцин Лев Африканович. Когда Кировское и Ленинское депо разделили, Гуцин меня оставил в Кировском начальником цеха.

В Кировке были тогда лишь пустые стены. Но уже пришли хорошие специалисты – Казанцев Андрей Андреевич, он до сих пор трудится, Зайцев Алексей Викторович, работает сейчас в троллейбусном депо, Креер Николай Петрович, мой брат (отработал слесарем много лет, уже ушел из жизни), Евдокимов Анатолий Дмитриевич, на пенсии сейчас. И мы начали работать...

Вспоминает Любовь Филипповна Креер:

– Со многими хорошими людьми приходилось работать. Кондуктором была – работала с Марией Литвиновой. Кондуктором работала и Анастасия Андреевна Зайцева, мы с ней и

Рубцовой Надеждой Ильиничной вместе потом пошли учиться на водителей. Еще помню Горбовскую Раису Романовну. А в 1959 году у меня родилась старшая дочь Таня, и я ушла в водители маневровых работ (переводчиком). И до 1997 года там работала, 38 лет.

Кстати, обе наши дочери, Татьяна и Елена, тоже связали жизнь с трамваем. Татьяна уже 20 лет работает в плановом отделе Ленинского трамвайного депо, а Елена, младшая, почти 11 лет (будет в январе – опять январь) трудится на Ленинской площадке кассиром.

У основателя династии, Владимира Петровича Креера, – медаль «За трудовую доблесть». А общий стаж династии Крееров – довольно внушителен. Мы начали считать...

Владимир Петрович Креер:

– Я отработал в общей сложности 42 года. Теплов Михаил Ефимович, мой двоюродный брат – с 1953 года до сих пор трудится, это 51 год стажа. Николай Петрович Креер, мой родной брат, отработал на горэлектротранспорте 30 лет. Жена моя, Любовь Филипповна – 42 года отдала работе, жена Теплова (в девичестве Каверина) Нина Ивановна – 41 год. Жена Николая Петровича Креера, Халида Федоровна, работала кондуктором, водителем, и до сих пор работает с 1958 года, значит, ее трудовой стаж – 46 лет. И у дочерей наших, Татьяны и Елены стаж – 20 и 11 лет. Вот и считайте.

И мы посчитали. Оказалось, общий трудовой стаж этой династии на Новосибирском трамвае составил на сегодняшний день 282 (!) года. И, главное, продолжает увеличиваться. Честь и слава прекрасным труженикам, представителям династии Крееров – Тепловых!

ИЗ РАБОЧЕГО КАБИНЕТА МЕНЯ ВЫНЕСЛИ ВРАЧИ «СКОРОЙ»

Есть в истории Новосибирского трамвая люди, которые оставили в ней наиболее заметный след, за которыми шли другие, заразившись их энтузиазмом, преданностью своему делу, энергией.

Один из таких людей – Михаил Ефимович Теплов, которому в прошлом году было присвоено звание «Почетный работник городского электрического транспорта России».

Сегодня, уже будучи на пенсии, Михаил Ефимович по-прежнему в трудовом строю. Новосибирский трамвай для него – все: и молодость, и жизнь, и судьба. Теплов – один из представителей знаменитой династии Тепловых – Крееров.

Вспоминает М.Е. Теплов:

– Мой трудовой стаж насчитывает 51 год. 19 октября 1953-го я пришел в Ленинское трамвайное депо. Почему именно сюда? Мальчишка, окончивший 7 классов сельской школы и приехавший в большой город, я выбрал профессию по совету двоюродного брата, Владимира Петровича Креера, уже работавшего в депо. Поскольку мне было лишь 17 лет, я устроился смазчиком. Позже присвоили разряд слесаря. И то, что за два года, до армии, я повысил квалификацию до слесаря 5-го разряда, наверное, говорит о том, что выбранную профессию я полюбил и в достаточной степени освоил. Через три года, вернувшись из армии, снова пришел в родное уже депо. Работал слесарем, потом – бригадиром, мастером, начальником цеха... За 14 лет прошел весь путь от рабочего до начальника цеха.

Личная жизнь тоже складывалась здесь, в депо. Когда уходил в армию, забрал из отдела кадров (он находился на вокзале Новосибирск - Западный) документы и поехал домой. На трамвае, который вела девушка из нашего депо, Нина Каверина. Зашел к ней в кабину, подарил фотографию и сказал: «Вот, в армию ухожу. Дождешься меня?» Нина сказала, что будет ждать. И дождалась! Уже 46 лет живем, как говорится, в любви и согласии.

Кстати, Нина вела тогда вагон типа МТВ. МТВ – был один из первых вагонов в Ленинском депо, до него ходили МС. Позже появились вагоны КТМ –1, КТМ-2, КТП. В 1961 году начали работать вагоны типа РВЗ.

Те, первые годы работы, я вспоминаю с большой теплотой. Коллектив у нас был великолепный. Много молодежи, которая в свободное от работы время с удовольствием занималась спортом. На территории депо была хоккейная площадка. И те, кто работал в ночь, осматривая вагоны, надевали коньки и шли играть в хоккей. Любили и волейбольные состязания, и футбольные.

Мастером нашим в первые годы была Галина Михайловна Суркова. Тогда совсем еще молодая

девушка, она была хорошим специалистом, умело руководила нами, мужчинами. Ее бесконечно уважали, понимали с полуслова. Много позже Галина Михайловна была первым директором нашего музея.

Многое можно вспомнить. Но почему-то больше всего врезались в память острые аварийные ситуации.

...Мороз под 50. На площади Ефремова в вагоне типа МТВ лопаются ось колесной пары. В этих погодных условиях мы, слесари, ручным домкратом сутки напролет разбираем вагон, устраняя аварию.

Когда трамвайные пути заносило снегом, сами их расчищали лопатами. Работать было нелегко. Вагоны РВЗ пришли в Ленинское депо, и именно мы освоили их первыми. Потом уже, через 5 лет, эти вагоны поступили в Дзержинское депо. Специалистов по ним в Дзержинске не было. Приехали, помню, из управления его начальник В.Л. Смоляр и главный инженер М.А. Власенко – оба уже теперь покойные – и вызвали меня в кабинет директора депо. Стали уговаривать перейти в Дзержинское депо. По сравнению с Ленинским депо, Дзержинка была довольно запущенным хозяйством. И жил я в ту пору в Ленинском районе. В общем, не хотелось мне уходить. Но уговорили, перешел в Дзержинку, стал работать там начальником цеха вагонного отделения. Параллельно учился в техникуме жилищно – коммунального хозяйства. Тогда многие шли учиться, порыв у всех был такой. Но из тех, кто поступил тогда вместе со мной, закончили учебу только двое: я и покойный уже Анатолий Браун, он мастером РЗУ работал в Ленинке. В 1968 году мы вместе с ним на защиту в Москву ездили.

В том же 1968 году, будучи в Москве, председатель Новосибирского горисполкома Севастьянов увидел новые чехословацкие вагоны К-2. Вагоны вместительные, красивые, каждый состоял из двух сочлененных секций и трех тележек. Севастьянову вагоны очень понравились, и было решено приобрести один такой вагон для нашего города.

Вагон прибыл в Дзержинское депо, где я работал тогда начальником цеха ремонтов. Кстати, и тема моего диплома, что я защитил в Москве, так и называлась: «Трамвайное депо на 100 вагонов типа К-2». Вот Смоляр В.Л. и сказал: «Тебе эти вагоны и запускать!»

Новый вагон всем понравился – и водителям, и горожанам. Особенно было удобным pedalное управление, применявшееся только на чехословацких вагонах. Этот подвижной состав имел плавный спуск, удобную систему управления. К 1975 году таких вагонов Дзержинское депо получило уже 35 штук. Я к тому времени был уже директором депо (стал им 8 мая 1970-го).

Однако в эксплуатации вагоны К-2 имели множество проблем. Во-первых, в зимнее время от морозов начала лопаться резина мягкого сочленения, ведь зимы тогда были суровыми. Во-вторых, вагоны были оборудованы ускорителем для плавного спуска с 99 ступенями регулирования, которые требовали строгого соблюдения параметров питающего напряжения с отклонением в 10% от нормы. Наша же система электроснабжения не могла обеспечить такие параметры. Из-за пониженного напряжения токи через ускоритель были выше нормы, и контакты пригорали. Основная заявка при отказе выхода вагонов на линии формулировалась так: «спекся вагон». Основной же проблемой стали наши пути. Надо сказать, что в Новосибирске они всегда были негодные. А чехословацкие вагоны были предназначены для эксплуатации по качественным путям, не имеющим разбитых стыков. Колесная пара вагонов представляла собой моноблок, который разбивался на стыках, и вагон начинал раскачиваться.

В результате появился приказ управления: все колесные пары переделать по типу вагонов РВЗ. И, надо сказать, что мы с этим справились. Однако в 1976 году вышел приказ о списании этих вагонов, и они были по запчастям проданы в Барнаул.

Директором Дзержинского депо я работал до декабря 1982-го, до тех пор, пока врачи «скорой» не вынесли меня из рабочего кабинета с инфарктом.

Отчего случился инфаркт? Я всегда говорю: «Я работаю 50 лет и 50 зим». Зимы запомнились особенно. Бывает, приходишь на работу, снег падает крупными – с мою ладонь – хлопьями. А к обеду – уже мороз под 40 градусов. И все, работа полностью парализована. У меня в Дзержинке было 150 единиц подвижного состава, выпускали на линию ежедневно 115. В.Л. Смоляр, бывало, говорил: «Если утром на выпуске недодали 10 вагонов, это катастрофа, мне надо приехать и разобраться, а если 2-3 – это директор хулига-

нит, с него надо спрашивать». И спрашивал! Еще как спрашивал!

И вот в тот мой последний день директорства, – это, кстати, был понедельник, – на 12 наших вагонах были украдены фары. Шесть вагонов мы недодали. Я сидел мрачный и ждал звонка Смоляра. И тут мне стало плохо. Вызвали скорую, оказалось – инфаркт.

Я всегда поражаясь, что нынешние руководители приходят на работу часов в 8-9 утра. Я всю жизнь приходил в депо в 4 часа ночи, весь процесс выпуска вагонов проходил на моих глазах. А домой уходил часов в 8 вечера, не раньше. В выходные я обязан был доложить вышестоящему начальству, если куда-то уезжаю. Не дай Бог, что случится, – где меня искать? Видимо, сердце не выдержало, оттого, что все пропускал через него.

Работать начальником после больницы мне врачи категорически запретили. И я ушел в Службу подвижного состава, старшим контрольным мастером.

Здесь со мной долгие годы работают прекрасные люди. Такие, как бригадир Дюхин Борис Иванович, умнейший человек и специалист, Ананьев Леонид Иванович, бригадир колесно-тележечного участка, Тимагин Николай Иванович, бригадир ремонтно – заготовительного участка. Всего здесь, на участке плановых ремонтов, трудится 48 человек, все опытейшие специалисты, все могут, все умеют. Мы обслуживаем снегоочистители, технику Октябрьского депо, устраняем аварийные случаи.

Жена моя, Нина Ивановна, отработала на трамвае 42 года. Была водителем, а потом в Дзержинке – диспетчером.

Михаил Ефремович, по воспоминаниям коллег, был требовательным, строгим директором депо, и при этом – отзывчивым добрым человеком. Он – почти ровесник Новосибирского трамвая. Когда Теплов пришел в Ленинское депо, оба были очень молоды: трамваю – 19, а Теплому – 17 лет. Совсем небольшая разница. Наверное, поэтому и побратались они с новосибирским трамваем на всю жизнь.

ЛЮБОВЬ К ТРАМВАЮ ПОБЕДИЛА

В 60–70-е годы трамваи уже полностью завоевали любовь населения. Профессия водителя трамвая была довольно востребованной. Светлана Крымская, окончив восемь классов школы, была одержима мечтой – водить трамвай. Но в отделе кадров Ленинского депо девушке отказали, – она была еще несовершеннолетней. Поэтому Светлана поступила в ГПТУ-27, получила профессию закройщика. Но любовь к технике, к звонкому трамваю все же перевесила. 16 мая 1970 года Крымская снова пришла в Левобережное трамвайное депо. И с тех пор предана любимой профессии, искренне считая ее самой интересной и необходимой людям.

Вспоминает **Светлана Алексеевна Крымская**, водитель трамвая:

– Будучи маленькой девочкой, я любила кататься на трамвае. В то время сразу три моих тети работали водителями (Некрасова А.Н., Сидоренко В.М и Лузина Л.Н.). И еще дядя – Абакумов В.Н. Хорошо помню, когда трамвай 8-го маршрута ходил по однопутке.

На Южный поселок, где мы тогда жили, ходили фанерные вагоны (Мытищинские), сцепленные по два три. Вагоны холодные, неотапливаемые. Сиденья в вагонах были деревянными, а располагались они вдоль окон, как в нынешнем метро, и вокруг задней площадки. Кондуктор на шее, кроме сумки, носила муфту, чтобы греть руки.

На смену этим вагонам пришли вагоны типа КТМ (Усть-Катавские). Ходили они по два вагона. Эти трамваи были с компрессором, двери закрывались с помощью воздуха. Помню, на кондукторском месте была печка и ручка для закрывания дверей (заднюю дверь всегда закрывала кондуктор). Я часто сидела вместо тети на этом месте и, гордясь своей важной миссией, закрывала двери.

Помню новые вагоны типа МТВ. Их, правда, было у нас мало. Комфортные, с мягкими сиденьями, окна в них открывались снизу вверх, и можно было высунуться из окна, подставив лицо теплему упругому ветру. Но и в них был контроллер.

Где-то в середине 60-х годов в Новосибирске начали ходить вагоны РВЗ. Для того времени – суперсовременные, красивые, теплые. В них можно было работать зимой без верхней одежды. У этих вагонов был более мягкий ход, светлый уютный салон. В вагонах установили по три кассы, и кондукторов в них не стало. Выезжая из депо, водитель заправлял кассы билетами, к тому же, в кабине его были разменные монеты. Это, конечно, усложняло работу водителя, ему приходилось отвлекаться на размен денег. Но зато открылись столовые на конечных остановках, где можно было нормально пообедать. В расписании движения появилось специальное время на обед, чего раньше не было предусмотрено.

В 1987-92 годах в город пришли вагоны типа КТМ, которые ходят до сих пор. Удобные сиденья, теплые, с большим обзором кабины, мягкое, регулируемое сиденье водителя. Просторный салон с тремя дверьми. И снова появилась необходимость в кондукторах.

Светлана Алексеевна Крымская – представитель большой трудовой династии. Ее дядя, Некрасов Алексей Прохорович, в 1947 году пришел работать в Левобережное трамвайное депо. Работал слесарем – электриком, бригадиром, имел права водителя трамвая. Трудился до самой пенсии. Жена его, Некрасова (Абакумова) Алевтина Николаевна, пришла в депо в 1945 году кондуктором. Потом трудилась водителем трамвая, долгое время была водителем – перегонщиком. Уволилась в 1968 году.

Другая тетя С.А. Крымской, Лузина (Абакумова) Любовь Николаевна, работала водителем в Ленинском с 1959 года. Когда открылся Октябрьский парк, она перешла туда. Долгое время водила трамвай 12-го маршрута.

Дядя Крымской Абакумов Виталий Николаевич с женой Сидоренко Верой Михайловной работали в Ленинском депо, водителями трамвая. Еще один дядя, Смирнов Георгий Иванович, трудился слесарем – пневматиком.

В 1970 году пришла в депо и сама Светлана Алексеевна Крымская (в девичестве Ивлева). Муж Светланы Алексеевны, Крымский Юрий Александрович, также работал водителем. В настоящее время трудится в Ленинском депо и ее второй муж – Морозов Федор Николаевич и сестра Мишина Лидия Алексеевна (она кладовщик).

ВАГОН РВЗ – 7 БЫЛ ЗАДУМАН ДЛЯ СЕВЕРА

Виктор Васильевич Шмидт с 18 лет трудился в Ленинском трамвайном депо, начинал с профессии слесаря. Потом стал электриком, трудился в Кировке. Позже – руководителем экспериментальной группы, руководителем испытательной лаборатории, начальником техотдела.

В 1984 году именно Шмидту выпало принимать новые вагоны РВЗ-7, поступившие к тому времени в депо.

Вспоминает **Виктор Васильевич Шмидт:**

– Эти вагоны поступили по спецзаказу Министерства коммунального хозяйства Рижскому вагоностроительному заводу. Базовые испытания их проводились в Казани. И в 1984 году я ездил в Казань в командировку. К сожалению, испытания сложились неудачно, и всего 7 вагонов были переданы в Новосибирск. К нам в город дважды приезжали разработчики из Москвы и Риги.

В вагонах типа РВЗ – 7 было тиристорно – импульсное управление. И, если бы эта серия пошла в эксплуатацию, то из 100 вагонов 30 могли бы работать за счет сэкономленной энергии. Потому что когда такая машина начинает тормозить, все двигатели переходят в режим генераторов и возвращают электрическую энергию в сеть. Еще один плюс, – вагон был задуман для северных областей, был очень теплым. Ходил мягко благодаря воздушной подушке, в нем было люминесцентное освещение. Первый вагон этой серии работал под номером 4080. Вначале его водил водитель Жданов, потом – Наталья Романовна Анищенко.

Эти вагоны вполне могли бы работать у нас, но в 1990-91 годах началась перестройка, республики, в том числе Латвия, стали суверенными. В 1988 году последний вагон РВЗ-7 был списан.

МЫ СОЗДАЛИ УЧЕБНУЮ БАЗУ, О КОТОРОЙ МЕЧТАЛИ

Будучи мальчишкой, Владимир Николаевич как-то залюбовался работой водителя троллейбуса: чистенький, аккуратный мужчина в водительской кабине произвел на подростка неизгладимое впечатление. Так у Ковалья появилась цель: сесть однажды за руль троллейбуса и проехать по оживленным городским улицам.

Окончил школу, приехал из села в Новосибирск. И увидел объявление: открылось в городе училище, готовящее водителей городского электротранспорта. Так Володя стал одним из первых учащихся группы ТЛ-1. Успешно учился, был старостой группы. И настал, наконец, день, когда его мальчишеская мечта сбылась, – Владимир впервые самостоятельно выехал из Дзержинского депо на своем «сохатом».

Работал и одновременно учился – в педагогическом. Кажется, что вела Владимира Николаевича по жизни чья-то незримая рука. И то, что стал он после окончания ВУЗа мастером производственного обучения, а затем замполитом в родном училище, тоже неслучайно. Впрочем, нет ничего случайного в жизни.

Начались сложные для всех, в том числе и для профтехобразования, времена – перестройка. В это время, в 1987 году, Владимир Николаевич стал директором училища, готовящего водителей трамвая, троллейбуса, автобуса.

Оно находилось тогда в полуразрушенном состоянии. То есть буквально, – в мастерских упала крыша, здание училища обветшало. А учащихся было немало – около 500 человек. Приходилось латать старое здание, как-то выкручиваться, чтобы учебный процесс не прерывался. А в 1991 году Коваль узнал, что завод «Элсиб» бросил свое базовое училище. И оно три года стояло бесхозное. Директор поставил цель – забрать пустующее здание. Помог Г.Т. Голючков, бывший в то время начальником трамвайно – троллейбусного управления.

Вспоминает **В.Н. Коваль:**

– В 1991 году мы «отбили» этот комплекс с мастерскими, лабораториями и создали, на-

конец, базу, о которой я как директор мечтал. Такого училища, как у нас, нет больше нигде в стране. Самое прекрасное – это наши лаборатории, полностью дающие представление о трамвае и троллейбусе. Здесь можно все испытать, во всем разобраться, все работает.

Сегодня в училище учатся 425 человек по профессиям водитель трамвая, водитель троллейбуса, водитель автобуса, автомеханик и электромеханик холодильных установок. Срок обучения водителей – 5-6 месяцев, причем примерно половину этого времени учащиеся осваивают профессию практически. С 1969 года наше учебное заведение выпустило шестнадцать тысяч водителей трамвая и троллейбуса. Наши выпускники работали и работают в Рубцовске, Братске, Иркутске, Красноярске, Барнауле и других городах Сибири.

Мы гордимся и отличными преподавателями и мастерами производственного обучения. Ушла на пенсию Ольга Арсеньевна Синикова, прекрасный преподаватель, отдавшая училищу много лет жизни. Работают с полной самоотдачей Мария Юрьевна Зайцева, преподаватель правил дорожного движения, Виталий Владимирович Пряхин, преподаватель устройства трамваев. Старший мастер Алексей Федорович Лысенко с 1972 года трудится. Хочется вспомнить добрым словом и бывшего директора училища, Кубасова Николая Александровича, что стоял у его истоков. И Елену Андреевну Мурашко, мастера производственного обучения, которой, к сожалению, уже нет с нами.

Меня всегда окружали и окружают хорошие люди. Наверное, это потому, что я занимаюсь любимым делом и хочу его делать на высоком уровне.

К рассказу директора нужно добавить, пожалуй, лишь то, что сам Владимир Николаевич Коваль – отличник профессионального образования, имеет знак «500 тысяч километров без аварий». И, действительно, по отзывам коллег, вкладывает в работу всю душу.

Я ЛЮБЛЮ ТРАМВАЙ...

6 0-70-е годы прошлого века – время наибольшего развития новосибирского трамвая. Именно в то время пришел устраиваться на работу в Ленинское трам-

вайное депо Владимир Григорьевич Коршиков. Это сейчас он доцент кафедры Электрического транспорта НГТУ (кстати, уже 35 лет трудится здесь, почти с момента основания кафедры). А тогда – молодой, общительный, веселый парень Володя Коршиков начинал в Ленинском начальником техотдела. Проработал там не так много – полтора года, но успел влюбиться в трамвай, приобрести множество верных друзей на всю жизнь. Которые, кстати, потом перешли следом за ним в 1964-м году в только что открывшееся Октябрьское депо. Коршиков был секретарем комсомольской организации, возглавлял художественную самодеятельность депо. Вспоминает, что молодые рабочие сами писали миниатюры, пели песни. Было трудно, но интересно. Молодость брала свое. Председателем месткома был тогда Володя Бахарев, заместитель директора по эксплуатации. Владимир Григорьевич Коршиков сегодня, спустя сорок лет, признается: «Так, как там, в Ленинском, я больше нигде не работал». И объясняет: не было такого азарта, такой увлеченности, созидательного труда. Ребята вносили интересные предложения, техническая мысль работала в полную силу.

В новом, Октябрьском, депо, Коршиков начал работать уже в качестве главного инженера. Здесь все приходилось начинать буквально с нуля. В декабре депо приняло первые вагоны МТВ-82 – по тем временам, современный подвижной состав. Управление двигателями трамвая производилось при помощи кулачкового контроллера, редуктор был одноступенчатым. Эти вагоны, 110 штук, поступили в депо из Ленинского и Дзержинского депо. И целый год их ремонтировали.

Вспоминает **В.Г. Коршиков:**

– Пока холодно было, вагоны работали. Когда настало лето, случалось до десяти «заклинок» в день. Ну, мы с ребятами внесли предложение: подшинниковые узлы изолировали. Работать стало легче. Начальником Дзержинского депо в то время был М.А. Власенко, а начальником цеха профилактического ремонта («профилактика») – Д.М. Бутаков. С рабочими кадрами поначалу было сложно. Приходили люди с улицы, многие не справлялись, но потихоньку коллектив формировался.

Наладив работу подвижного состава (депо вышло на первое место по управлению), Коршиков пошел на повышение, став директором депо, возглавлял которое с 1965 по 1967 год. Работа очень ответственная, требующая значительной «стрессоустойчивости». Особенно тяжело приходилось зимой.

Вспоминает **В.Г. Коршиков:**

— Однажды, зимой 1966 года, снег шел, не переставая, четыре дня. Конечно, весь подвижной состав встал. Снегоуборочной техники тогда практически не было, поэтому вагоны два дня пришлось растаскивать по городу боевым танком. На прорыв был брошен рабочий класс с близлежащих заводов, студенты. Расчистили пути, освободили от снега вагоны.

Другой проблемой были жесточайшие морозы. Когда застывала смазка, приходилось разжигать костры.

С 1962 года в депо начали поступать вагоны типа РВЗ. И до 1965 года депо было полностью укомплектовано этими вагонами. Андрей Казанцев (он из Ленинского трамвайного депо) был первым ремонтником, который освоил новые вагоны. Андрей всю жизнь проработал ремонтником, был бригадиром. Сейчас на заслуженном отдыхе. Кадры Октябрьского депо комплектовались за счет Ленинского и Дзержинского депо. Многие ребята до сих пор работают – Кипин, Смирнов, например, трудятся в группе нестандартного оборудования.

Владимир Григорьевич был одним из первых преподавателей кафедры городского электротранспорта, что открылась в НЭТИ (нынешний НГТУ) в 1969 году. Он гордится тем, что во многих трамвайных и троллейбусных депо в городе трудятся выпускники кафедры. И очень переживает за судьбу городского электротранспорта, особенно – трамвая:

— Подвижной состав практически не пополняется. Угробили Дзержинское трамвайное депо, а там были такие площадки, такие смотровые канавы... Нет инвентаря. В городе осталось всего 200 вагонов, а когда-то было 450. Списывать – списывают, а взамен ничего не приобретается. Срок службы трамвая – 16 лет. А у нас они ходят по 20 лет. А ведь, с точки зрения экологии, освоения пассажирского потока трамвай – это самый мощный вид

транспорта, он может перевозить до 40 тысяч пассажиров в час.

В свое время на коммунальном мосту были проложены рельсы. Укладывались они для стратегических целей, чтобы можно было, в случае необходимости, быстро переместить большую массу людей с одного берега Оби на другой. Такое из наземного транспорта только трамваю под силу. Больше нет завода по ремонту трамваев. Теперь каждое депо свой подвижной состав ремонтирует. А капитальный ремонт в депо сделать невозможно, нет там необходимого оборудования. Ошибкой было и объединение трамвая, троллейбуса и автобуса в одном управлении.

В Париже по улицам ходят трамваи того поколения: вагоны состоят из малых секций, путь бесстыковый, колеса подрезиненные, подвеска пневматическая. Ходят бесшумно, комфортные. Красота! Я люблю трамвай. И верю, несмотря ни на что, в его будущее.

ИЗ СЛУЖБЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА УХОДИЛА СО СЛЕЗАМИ НА ГЛАЗАХ...

Зинаида Ивановна Гусева выбрала работу на городском электротранспорте, как она говорит, «по настоянию» дяди, Михаила Андреевича Власенко, который был в то время главным инженером трамвайно – троллейбусного управления. И стала одним из членов династии Власенко. Другой дядя Зинаиды Ивановны, Иван Андреевич Власенко, тоже работал в ту пору на горэлектротранспорте. Работали в Дзержинском депо и их жены. Жена Михаила Андреевича, Любовь Петровна, – начальником смены депо, а жена Ивана Андреевича, Валентина Семеновна – водителем трамвая. Обе женщины начинали свой трудовой путь в Дзержинке и обе ушли отсюда на пенсию. Сама Зинаида Ивановна, навсегда прикипев душой к этому делу и людям, отдала городскому электротранспорту уже 25 лет жизни.

После окончания в 1979 году НЭТИ (НГТУ) она приступила к работе контрольного мастера в службе подвижного состава. Служба подвиж-

ного состава занималась плановыми ремонтами трамваев и троллейбусов. Затем Зинаида Ивановна выросла до старшего инженера в техотделе депо, а, зарекомендовав себя отличным, знающим специалистом, стала заместителем начальника цеха по ремонту трамваев.

К сожалению, Зинаида Ивановна говорит о своей прежней работе с грустью и ощутимой ностальгией: в 1998 году Дзержинское депо расформировали, объединив с Октябрьским. Троллейбусные мастерские перевели в Ленинское депо, а трамвайные – в Октябрьское. Здесь, в Октябрьском, Гусева занимает должность инженера – технолога техотдела. Служба же подвижного состава (которой сейчас, увы, уже нет) навсегда останется для нее первой работой и первой любовью.

Вспоминает **Зинаида Ивановна Гусева:**

Служба наша занималась ремонтом и изготовлением запасных частей для всех депо, по заявкам производила ремонты узлов, колесных пар, тележек.

В 1979 году начальником нашей службы был Николай Николаевич Трофимов, а главным инженером – Александр Семенович Харин. У нас, в трамвайных мастерских, сложился в то время очень дружный, работоспособный коллектив. Специалисты все были высококвалифицированные, знающие. Многие из них и сейчас работают на Дзержинской площадке, занимаются своим делом. Я бы особо хотела отметить Дюхина Бориса Ивановича, бригадира клепальщиков, Голайду Валерия Георгиевича, клепальщика, Ананьева Леонида Ивановича, бригадира тележечно – колесного участка, Самасюка Виктора Дмитриевича, кузнеца, Галямова Талгата Галлиуловича, обмотчика, Теплова Михаила Ефимовича, старшего мастера.

Уходила я из службы подвижного состава, честно скажу, со слезами на глазах и трепетом в душе: так сроднилась с людьми, полюбила свою работу.

И до сих пор считаю, что с ликвидацией нашей службы качество ремонтов подвижного состава ухудшилось. Мы раньше получали все запчасти централизованно, а сейчас эта система распалась. И, если в былые годы мы ремонтировали по 8-9 вагонов в месяц, то сейчас ребята могут сделать максимум 3 вагона.

Наверное, реорганизации и перестановки в любом производстве нужны. Но надо тем, кто

их проводит, все же задумываться и о возможных последствиях. В нашем случае реорганизация не принесла желаемого улучшения работы. И это очень горько.

ЧЕЛОВЕК ТРУДА БЫЛ ОКРУЖЕН ВНИМАНИЕМ

Владимир Прокопьевич Гопаченко с 1974 года работал главным инженером в Ленинском трамвайном депо. Затем был назначен его директором. Проработав до 1988 года, перешел в Кировское депо. Владимир Прокопьевич вспоминает годы перестройки как время хаоса и неразберихи на транспорте.

Вспоминает **В.П. Гопаченко:**

– Когда в правительстве приняли решение об экономии электроэнергии, нам было поручено сократить выпуск трамваев, поставить вагоны на консервацию. Это было в 1991 году. А уже в следующем году депо оказалось в такой непонятной ситуации, что нам нужно было выпускать 115 вагонов, а мы не имели возможности этого сделать из-за предыдущих установок руководства. Я написал письмо О.П. Торопкину, начальнику управления пассажирских перевозок, с просьбой разъяснить, что мне делать в сложившейся ситуации? Вразумительного ответа не получил («Вы – директор, Вы и решайте») и положил заявление на стол.

В то время служба пути, входившая в состав службы обеспечения горавтоэлектротранспорта – СОГАЭТ, оказалась без руководства, и я в 1992 занял должность начальника этой службы.

В обязанности службы пути входил ежедневный профилактический ремонт плюс строительство путей. Необходимо было капитально отремонтировать около 20 км путей. Начали заниматься участком от Горбатого моста до площади Сибиряков – Гвардейцев, он был в аварийном состоянии. Затем отремонтировали пути на улице Петухова – сначала левую сторону, до ВИНАПа, потом – правую, до молкомбината. Какие-то средства на это нам выделялись. Занимались путями и на Троллейной улице, на Блюхера «нитку» заме-

нили. А потом, постепенно, ручеек средств на ремонт начал иссякать. И только в нынешнем году власти, наконец, вновь обратили внимание на состояние трамвайных путей.

После выхода на пенсию Владимир Прокопьевич стал председателем Совета ветеранов депо. Людей, отдавших годы жизни новосибирскому трамваю, сейчас на учете в организации 120. Им оказывается посильная материальная помощь, проводятся мероприятия в рамках ежегодной декады пожилых людей.

В.П. Гопаченко, много лет отработавший в сфере горэлектротранспорта, вспоминает сегодня о том, как работалось в 70-8-е годы, пору наибольшего расцвета городского трамвая:

– В то время человек труда был окружен вниманием, его нужды и запросы старались удовлетворить в первую очередь. Ведь, когда человек ощущает заботу о себе, он более ответственно подходит к работе, ценит ее. Все сегодняшние ветераны вспоминают прошлые годы с благодарностью. Наш коллектив регулярно брал призовые места в соцсоревновании. Было время, когда руководитель города, Севастьянов, знал некоторых наших водителей по имени – отчеству. Они могли обратиться к нему по любому вопросу и получить ответ. И я, как главный инженер депо, был обязан встречаться с водителями, слесарями. Если бы сегодня руководство работало с работниками депо в таком тесном контакте, как раньше, проблем с кадрами было бы меньше. Да, такое сейчас время: каждый живет лишь сам для себя.

Вспоминаю В.П. Креера. Он тянул нелегкое, надо сказать, бремя начальника цеха, многое решал. И в то же время был прост в общении, человечен. Он интуитивно понимал людей и доверял им. И в то же время мог строго спросить с них. Руководители были ближе к рабочим. И люди платили им хорошим отношением, ответственностью.

ПРИНЦЕССА В ВОДИТЕЛЬСКОЙ КАБИНЕ

По-разному приходили люди работать на трамвай. Кто-то вслед за отцом, братом, дядей. Кто-то оказался на этой работе случайно. Наталья Романовна

Анищенко, как оказалось, мечтала о работе водителя трамвая с юности. Это оказалось ее настоящим призванием.

Как вспоминает директор музея Истории развития городского электротранспорта Людмила Ильинична Чиркова, она, увидев Наташу в кабине трамвая впервые, не могла не залюбоваться ее работой. Красивая, стройная, всегда ухоженная, улыбчивая, доброжелательная к пассажирам и коллегам, Наталья являла собой почти нереальный образ принцессы за рулем. Как она, такая воздушная, умудрялась таскать тяжеленные трамвайные сцепки? Шла, не смотря на 20-киллограммовую ношу, прямо, не стонала, как другие, не жаловалась. «Это было удивительно, – говорит Людмила Ильинична. – Ее работой просто нельзя было не любоваться».

Совсем девчонкой, 15-летней, приехала Наташа из села. Тетка устроила ее нянькой в одну семью. Хозяйка отпускала ее в выходные погулять, давала на расходы рубль. И Наташа этот рубль «прокатывала» на трамвае, благо билет стоил всего – то три копейки. Девочку заметила кондуктор, звали ее тетя Дуся, и спросила: «Девочка, тебе, наверное, нравится трамвай? Так иди к нам, кондуктором работать». Наташа растерялась: «Да ведь у меня и паспорта нет». «Ничего, сделаем», – ответила тетя Дуся. И устроила Наташу вначале по своему паспорту. В 1954 году Наташа уже работала кондуктором, сразу на трех вагонах (кондукторов не хватало). Перебегала из одного вагона в другой и обилечивала пассажиров, которых всегда было много. Бегала – и грелась, трамвай-то был холодный. За работу не раз получала благодарности и даже – подарки: отрезки на платье, валенки, полшубок.

Но была у Натальи мечта – стать настоящим водителем! «Сяду на железный стульчик водительский и представляю, что это я веду трамвай по городу. Аж дух захватывало!»

В 1957 году Наталье исполнилось 18, и ее отправили учиться на водителя. Училище находилось тогда на Гоголя, напротив Центрального базара. Учились вечерами, иногда усталость брала свое, и девушка клевала носом. Но на вопрос преподавателя отвечала

всегда сразу, четко. Одни пятерки получала!

Мечты имеют обыкновение сбываться. И однажды Наталья впервые самостоятельно повела трамвай.

Вспоминает Н.Р. Анищенко:

— Никогда не забуду свою первую аварию. Я ехала по 7-му маршруту и вдруг в районе мясокомбината...наехала на быка. Бык вез брагу, а в телеге лежал пьяный мужик. В кабине вдруг оказался зад этого быка. Я его бью, плачу, — он же мне всю фанерную кабину разбил! Ну, заехала в парк, ребята меня успокоили: сейчас дырки забьем, — и поедешь!

И еще был смешной, можно сказать, трагикомический случай. Между двумя моими вагонами (они были сцеплены) залез мужчина и свалился. И вторым вагоном я наехала на его ноги. Я — в шоке, а мужчина этот лежит, улыбается. Потом встает и говорит: «Надо же, вот зараза, второй раз она под трамвай попадает!» Оказалось, нога-то у него была деревянная, протез! Что мне тут было делать — пликать или смеяться?!

Бывало и нелегко, конечно. Помню, в мороз под 50 едем мы с кондуктором Тамарой Лабынко. Темнота, морозный туман. А Тамара идет впереди трамвая, я за ней еду. А замерзнет она, — бежит, уцепившись за зеркало и греется. Вагон-то слабо освещался, одной лампочкой под стеклом.

Из Дзержинки я в 1959 году перешла в Ленинское депо. А потом, когда открылось Кировское, стала работать там. И считаю за счастье, что одной из первых начала ездить на современном, усовершенствованном вагоне типа РВЗ-7. Осваивать работу на РВЗ-7 мне помогал Виктор Васильевич Шмидт, инженер по этим вагонам. Этот вагон был просто сказкой! Кабина большая, в салоне тепло, колеса на воздушных подушках, а красивый какой! Еще Мария Шумилина на таком вагоне работала. А мне так нравилось ездить на нем. До тех пор, пока подушка с колес не слетала. Тогда вагон грохотал, трялся. Пассажиры готовы были выскочить из него.

Несмотря ни на что, я довольна тем, как сложилась моя судьба. Главное — я очень любила эту работу! И сейчас бы села в кабину с удовольствием. Все бы вспомнила, уверена!

НА КАФЕДРЕ ПОДОБРАЛИСЬ ЛЮДИ, ЗНАЮЩИЕ И ЛЮБЯЩИЕ ТРАМВАЙ

Вспоминает Сергей Михайлович Кузнецов, кандидат технических наук, профессор кафедры электротранспорта НГТУ:

— В 1934 году в Новосибирске появился первый трамвай, в 1957 году — первый троллейбус. А кадры для городского электротранспорта не готовились в городе еще долгое время. Кафедра электротранспорта начала организовываться в Новосибирске лишь в сентябре 1968 года. Можно сказать, я стоял у ее истоков. И был завкафедрой почти 15 лет.

До этого я работал в службе электрификации Западно - Сибирской железной дороги. А на работу в ВУЗ попал случайно. Хотя, нет, не случайно, конечно. После защиты кандидатской диссертации собирался работать в науке. И вот пришел как-то в НЭТИ, к своему товарищу В.И. Гареvскому, он был тогда заместителем декана. А тот меня буквально потащил в кабинет к проректору О.Н. Веселовскому. Мы побеседовали буквально минут 15. После чего ни у меня, ни у Веселовского не было никаких сомнений в том, что я должен работать именно здесь, на кафедре электротранспорта.

Трудности были с преподавательским составом. Пришел М.В. Иоффе, кандидат технических наук, Бритва. Постепенно подбирались на кафедре люди, поработавшие на городском электротранспорте, знающие трамвай не в теории, а на практике. В октябре 1969 года из Октябрьского депо пришел В.Г. Коршиков, и вот уже 35 лет работает у нас. Позже я В.Н. Бекетова присмотрел, он работал главным инженером в Октябрьском депо. Он закончил МЭИ, был грамотным инженером, опытным хозяйственником. В общем, пришелся нам ко двору. Так и работал в НГТУ, в прошлом году, к сожалению, ушел из жизни. Для всех нас это большая утрата.

С помещением тоже были проблемы. Вначале нам выделили комнату в подвале первого корпуса, там была и кафедра, и лаборатория. Но студентов набрали, начали работать.

Приходилось в ходе становления кафедры общаться и с руководителями трамвайно – троллейбусного управления города – начальником управления В.Л. Смоляром, главным инженером М.А. Власенко, начальником техотдела И.Я. Лукьяненко, и с директорами депо. Надо сказать, что везде мы находили понимание и поддержку.

Кафедра развивалась очень быстро

Постепенно кафедра получила и постоянное помещение (вначале пришлось нам покататься по корпусам НЭТИ). Когда запускался пятый корпус, нам отдали сварочное отделение, через несколько лет отдали помещение в подвале второго корпуса и наверху. Там мы сделали подстанцию, лаборатории электроснабжения и контактной сети, электрических аппаратов и двигателей.

Сейчас по специальности «городской электрический транспорт» в НГТУ обучаются более 300 студентов. У нас уже больше 1, 5 тысяч выпускников, которые работают в Санкт – Петербурге, Киеве, Средней Азии, Томске, Челябинске. В Ташкенте наш выпускник работал помощником мэра, в Киргизии – стал министром сельского хозяйства.

И в Новосибирске в электротранспорте на всех постах трудятся наши выпускники. Нынешний завкафедрой, профессор, доктор технических наук, декан ЭМФ Н.И. Щуров – тоже наш бывший ученик. До 2000 года наша кафедра была полностью укомплектована кандидатами наук. Сейчас состав ее обновляется, пришло много молодежи, многие из молодых преподавателей готовятся защищать кандидатские.

ЖИВЫЕ ГОЛОСА ИСТОРИИ

ПАМЯТЬ БЕРЕЖНО ХРАНИТ

*(из воспоминаний Шипилова
Владимира Георгиевича)*

Работал я в Службе тока (ныне – МУП «Служба энергохозяйства») трамвайного треста с 1946 г в мастерской по ремонту оборудо-

вания тяговых подстанций под руководством Русихина А.Е., начальником Службы тока тогда был Слозберг. Затем, по достижении 18-ти лет, перешел работать в контактную сеть электромонтером 5 разряда, мастером которой был Китин. В контактной сети проработал до 1973 г.

Очень хорошо запомнилось, как монтировали контактную сеть трамвая от пл. Калинина до д.к. им. Кирова.

Вдоль ул. им. Д. Ковальчук (по правой стороне) был сосновый бор. Мы валили деревья, «шкурнили» их, затем использовали их под опоры, а для увеличения срока службы опор в качестве «пасынков» использовали рельсы. В то время здесь «ходил» паровоз от завода им. В.И. Ленина до д.к. им. Кирова. Так вот первый трамвай на этом участке пошел по тем же рельсам, в результате чего однажды паровоз «собрал» всю к/сеть на этом участке. Пришлось все монтировать заново.

В те годы выпадало очень много снега, все работники трамвайного треста выходили на уборку трамвайных путей от снега, т.к. на весь город было всего 2 снегочиста.

Для ликвидации повреждений к/сети не было почти никакой техники, ездили на трамвае или ходили пешком, неся с собой деревянную лестницу и когти. Однажды ночью пошел устранять повреждение на контактной сети, одной рукой держусь за опору, другой в темноте ищу к/провод, когда нашел – очнулся в канаве после короткого замыкания.

Спецвагонов (вагонов-вышек) не было и в помине, для ремонта к/сети использовали обычный пассажирский вагон, на крышу которого ставили тяжелый стол, с него доставали до к/сети, иногда, если и этого было недостаточно, электромонтеры вставляли друг другу на плечи, как акробаты, чтобы дотянуться до к/сети. Т.к. не было приспособлений для регулировки «зигзага» к/провода трамвая, вставка токоприемника не изнашивалась по всей длине равномерно, а почти прорезалась к/проводом по центру. В обязанности электромонтеров входило выравнивание вставки – напильником зачищали образовавшееся углубление – и установка ее в токоприемник трамвая.

Первая трамвайная линия протянулась от «Оперного театра» до вокзала, затем – до

Чкаловского завода, потом появились другие линии, работать было трудно, но интересно.

В 1973 г перешел работать в мастерские, где и проработал до выхода на пенсию, до 1994г. Освоил все имеющиеся там станки, занимался улучшением конструкции спецчастей контактной сети трамвая и троллейбуса, внедрением рацпредложений.

Хочу пожелать работникам городского электрического транспорта успехов в работе, надеюсь на возрождение былой славы ТТУ, чтобы у вас появилась заинтересованность не только в получении заработной платы, но и в самом процессе работы, как это было раньше, в период работы в ТТУ людей моего поколения.

110 ЛЕТ – РАБОЧИЙ СТАЖ СЕМЬИ

*(из воспоминаний Антонины
Павловны Романенко)*

В Новосибирск в 1950 году нашу семью привело несчастье: жили мы в г. Обь и у нас сгорела комната. Кто посоветовал искать счастье в «городе», уже и не помню. Но адрес для устройства на работу он же дал – Левобережное Трамвайное депо. Туда мы и отправились. Дали нам комнату в служебных помещениях, что располагались в домике, где были бухгалтерия и другие службы.

Время было трудное. И работа у трамвайщиков тяжелая была. В 1953 году директором в парк пришел Иван Филиппович Сурков – хозяин настоящий и человек добрейший. В депо – разруха. И начал он его поднимать.

Первым делом он отправил людей на заготовку древесины в Урман. В бригаду вошла и моя мама, Бакулина Матрена Петровна. Она в слезы: «Живу на квартире, как оставлю слепую мать и несовершеннолетнюю дочь одних!» А он ей: «Езжай, Матрена Петровна, спокойно. Я что-нибудь придумаю...» И придумал: коня нашего Серко перевели в парк, домик, в котором жили обмазали глиной, сложили печь, настлали пол, сделали топчан. И хоть печь дымила, а глина плохо сохла – мы были счастливы. Директор заходил часто, спрашивал, как живем, в чем нуждаемся.

Мамы все не было – работа на заготовке затянулась. А я бросила школу: ходить было не в чем.

Узнал об этом Сурков, пришел и сказал: «Иди в парк, Нина, получи валенки и фуфайку. Будешь работать контролером.» Я в слезы: «Хочу кондуктором!» А он строго так: «Нельзя, мала еще...»

Дали мне двух старых контролеров, милиционера, и я начала работать. Из тех лет помню главного бухгалтера А. И. Нефедову, инженера Е. М. Нечухаеву. Потом пришел С. В. Пахомов – заместитель по эксплуатации и начальники смен Е. Шипоренко, В. Иванов, М. И. Рыжкова, А. И. Лебедев.

Я активная была, участвовала во всех делах. Строили общежитие – убирали мусор строительный. Вечером, когда директора в парке не было, работала кондуктором. Это сейчас легко, а тогда двери самим закрывать приходилось, стекла скоблить: так напрыгаешься, что руки отпадают.

Построили общежитие. Из толстых бревен, теплое. Одной из первых в ней поселилась наша семья Глазычевых: В. Глазычев, А. Глазычева, мать, две сестры и два брата. Они все работали у нас. Мать сначала убирала общежитие, Володя и Толя были токарями, Вера и Анна – водителями.

Директор тогда построил 34 барака для жилья. А лес все шел и шел – это наши заготовители старались.

В 1954 году в парк пришла большая группа водителей и меня на законных основаниях перевели в кондукторы – на комсомольский поезд, с водителем А. Ф. Глазычевой. Когда заканчивали работу ночью, совала я за пазуху сумку, и пешком от парка до Западного вокзала, где жила. Случалось, жулики останавливали. Посмотрят, что кондуктор – и отпускали. Трамвайщиков не трогали, уважали. Еще и на чай дадут, когда едут.

Зимой 1956 года отправили меня на учебу – курсы вагоновожатых. Она тогда десятилетняя была. А потом стажировка. Я практиковалась в вождении у А. К. Курковой. Столько она мне знаний по езде дала! Закончила курсы, а 18 лет еще нет. Опять пришлось на побегушках работать: шкурила доски, затыкала стекловатой окна нового депо, мыла полы в новых бараках.

А потом открыли движение по однопутку в «город» и Глазычеву перевели на маршрут N4. А я села за штурвал своего 4090, комсомольского поезда. Он ходил по маршруту N9. Потом работала на 12 маршруте (до сада Мичуринцев), потом на 6-м. Это был самый трудный маршрут – ездил «по жезлам и встречам».

С доски почета не сходила. Впервые дали подарок – шубу, когда еще кондуктором была. Потом дарили часы «Звездочка» и отрез на платье.

А мама работала на прокладке пути через коммунальный мост, потом перешла стрелочницей, потом в депо смазчицей и метельщицей. Потом год отработала на строительстве дома по улице Трамвайной (хозспособом парк возводил).

Дали нам комнату 20 квадратных метров в бараке в депо. Вместе с нами жили Ивановы, Керишовы, Тереховы, Гавриловы, Винсы.

Почти 15 лет отработала я водителем. А потом пригласили меня работать наставником кондукторов. Людей стало много. Надо было их обучать. Мы работали вместе с Т.М.Шаболиной, Н.А.Чичигиной, Е.Логвиненко.

Опять вернулась на водительское место, в смену к С.М.Шипоренко. Стала начальником смены. 11 лет в этой должности отработала. А потом свою смену отдала М.А.Шумиленковой. Себе же взяла самую отстающую. Довела до ума и передала ее Миноковой М.Ф. Вот с этой сменой намучилась: и в театры с ними ходила, и на отдых ездила, и деньги, у тех кто любил выпить, забирала, а потом выдавала на питание. Квартуру Назарову купили – все участвовали в этом деле.

Я подсчитала как-то, наш общий стаж работы на трамвае: мой, мамин и мужа моего, Вихорева Николая Павловича – 110 лет.

ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ

(из воспоминаний Любови Ивановны Гречушкиной)

В Левобережном трамвайном парке я тружусь с 1952 года. Когда начала работать водителем, там было всего 8 вагонов. Мне дали № 27, с прицепом. Помню,

как работали в шубах, рукавицах меховых, валенках на два – три размера больше, в стеганых брюках.

Парк был маленький, деревянный, всего две канавы было. Запчастей у нас не было, даже тормозные колодки были в дефиците.

Бедой большой становился снег. Как забуранил, – сугробы в рост человека вырастали. Зимы тогда были снежные и холодные. Приходим на работу и первым делом – чистить пути. А уж потом – на линию.

Позже деревянный парк сторел. И построили новый – кирпичный, более удобный и теплый, светлый, столовая в нем была.

Помню номера вагонов, на которых работала: МТВ-82 – № 57. Я на том вагоне долго работала. Потом пришли КТМ-2 и РВЗ-6. Мы переучивались на каждый тип вагона. Учили нас Галина Михайловна Суркова и Леонид Васильевич Токаев. Вагоны красивые, тормоза у них надежные. А трудности все равно были, в основном – из-за погоды.

Не помню, в каком году это было, но однажды разыгралась снежная буря. Сколько пути ни чистили, их моментально заносило. Мы тогда с «Горской» до утра стронуться не могли. Так к нам пробились начальники наши – Смоляр и Краснопольский Артур Михайлович. Поговорили с нами, – и на душе теплее стало. Столько лет прошло, а вот это помнится.

ВСЕ ЭТО БЫЛО, БЫЛО ...

*(из воспоминаний Коновалова
Николая Петровича)*

Работал в Службе энергохозяйства трамвайного треста с 1953 года на участке контактной сети правого берега вначале электромонтером контактной сети, а затем мастером, практически до ухода на пенсию.

В это время в августе 1953 года, после окончания института в г. Харькове, были направлены молодые специалисты: Смоляр Василий Лазаревич к нам в контактную сеть мастером, а Путнев Виталий Кузьмич в технический отдел трамвайного треста. В это время техноруком (ныне главный инженер) Службы энергохозяйства работал Гартман

Михаил Маркович, который в 1954 году был переведен работать главным инженером трамвайного треста, а Смоляр В.Л. был назначен техноруком СЭХ, где он проработал до 1955 года с последующим переводом на должность главного инженера, сначала трамвайного треста, а затем трамвайно-троллейбусного управления.

Начальником Службы энергохозяйства в это время бессменно работал Кривошапкин Даниил Андреевич, а участок контактной сети трамвая правого берега размещался в районе Центрального рынка во дворе дома по ул. Гоголя, 11, после сноса этого помещения, участок перенесли в дом во дворе ул. Кольцова, 44 (Служба энергохозяйства).

В 1957 году, после пуска троллейбуса в г. Новосибирске, образовали участок контактной сети троллейбуса на Мостовой (ныне Автовокзал), а трамвайный трест переименовали в Трамвайно-троллейбусное управление.

После соединения участков контактной сети трамвая и троллейбуса в один, был образован 1 район контактной сети, который заселили в помещение по улице С. Шамшиных в бывший детский сад.

После сноса помещения детсада, 1 район контактной сети разместили на территории Дзержинского трамвайного депо (ПТП-1) в бывший гараж (ныне мастерская по ремонту электрооборудования СЭХ), а после окончания строительства типового помещения двухэтажного здания тяговой подстанции № 37 совмещенного с контактной сетью по ул. Д. Бедного, 42, туда перевели 1 район контактной сети, где и поныне он размещается.

Участок контактной сети трамвая левого берега в 1953 г. находился в бараке на Новосибирске-Западном, начальником участка был Комаров А. А.

В 1963 году участок II района контактной сети был переведен на ул. Сибиряков Гвардейцев (Пл. Ефремова), в помещение бывшей переборочной мастерской ртутных выпрямителей на тяговой подстанции № 4, где и размещается по настоящее время, а начальником II района контактной сети в то время был Карасев Владимир Яковлевич.

Нашему поколению пятидесятых-шестидесятых годов приходилось работать в

крайне тяжелых условиях, практически без применения технических средств. Опоры устанавливали вручную при помощи специальных багров и приспособлений, контактную сеть трамвая обслуживали с применением деревянных раздвижных лестниц, оборудованных специальными зацепами, которые крепились за контактный провод и таким образом выполнялись работы на высоте. Реже работали с лейтеров (ручная дрезина) и единственной самодельной вышки, установленной в кузове полуторки ГАЗ.

Оперативные допуски к работе на контактной сети трамвая велись электромонтерами контактной сети напрямую с дежурными тяговой подстанции (энергодиспетчеров тогда не было).

Стыковка-натяжение контактного провода велось при помощи веревочных полиспастов (натяжных блоков). Грузовой компенсации на проводах контактной сети не применялось, продольно-цепной подвески не было.

Практически все перевозки и поездки производились на пассажирских трамваях, а лестницу держали через окно трамвая.

Конечно, в настоящее время работать электромонтером – контактником стало намного легче физически, но сама контактная сеть стала очень сложной и эксплуатировать ее, особенно при крупных повреждениях, стало намного сложнее и конечно времени на устранение повреждения затрачивается больше.

Хочется всем работникам горэлектротранспорта пожелать успехов в этом нужном деле на благо родного города, доброго здоровья, личного счастья и достойно встретить 70-летний юбилей Новосибирского трамвая.

В ЛЮБОМ ДЕЛЕ ВАЖНА ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

*(из воспоминаний
Цибулько Таисии Ивановны)*

Пришла работать в Энергохозяйство трамвайного треста (ныне МУП "Служба энергохозяйства" УПП) в августе 1955г, после окончания Ленинградского электромеханического техникума.

Была определена дежурным электромонтером на тяговую подстанцию № 1. К моменту моего поступления в Энергохозяйстве было 5 действующих тяговых подстанций, на каждой подстанции был свой начальник. Начальником 1 ой подстанции был в то время Заворин Н. А. Административно- управленческий аппарат состоял из : начальника Энергохозяйства (Кривошапкин Д. А.),технорука (Смоляр В. Л.), инженера по техническим вопросам, табельщика. Отдел кадров, бухгалтерия, плановый отдел, отдел снабжения были общими с трамвайным трестом, который находился на ул. Мичурина, рядом с тяговой подстанцией № 1. АУР Энергохозяйства размещались на 1-ой подстанции, на 1-ом этаже. В 1956г я была переведена в тех.отдел, где работаю до настоящего времени.

Тяговые подстанции были ручного управления, не было своей лаборатории, своих электромонтеров-кабельщиков. По вопросам испытания защитных средств, наладке оборудования, проверке электрозащиты обращались в Городские электросети. На 1-ой и 2-ой подстанциях для отопления в подвальном помещении была своя кочегарка, а в штате Энергохозяйства были кочегары. Ямы под опоры копались вручную, и в штате были землекопы.

Питающие фидера 600 В обозначались по названию улицы или участка, который они питали. Например, «Чкаловский» – питал контактную сеть по ул. Гоголя в сторону завода им.Чкалова, фидер 7-го маршрута – питал к/сеть в сторону д.к. им Кирова, фидер 1-го маршрута питал к/сеть по ул. Большевистской до «Плющихи», фидер «Узловой» питал к/сеть в сторону вокзала. Узлом в то время называли ряд зданий на перекрестке ул. Гоголя и ул. Мичурина, где сейчас вход в метро, маг. «Мичуринский» и электродиспетчерская. В этих зданиях располагалась Служба движения, ее Красный уголок, все подсобные помещения, диспетчер и мастерская, где находились контактники и линейные слесаря депо.

Такие наименования фидеров были неудобными в оперативном отношении, поэтому в 1960г начальником Энергохозяйства было дано задание тех.отделу, который к этому

времени состоял из 3-х человек, разработать систему названий фидеров. Из нескольких вариантов был выбран ныне существующий порядок: четные номера – троллейбусные, нечетные – трамвайные, причем первые цифры в номере – это номер подстанции, вторые -номер фидера. Например: фидер 11 значит - п/ст № 1, трамвайный фидер № 1, или 122 значит – п/ст 12, троллейбусный фидер № 2.

Электроработная организована в 1958г, а начиналась с участка по испытанию защитных средств.

Электродиспетчерская организована в 1959г и располагалась на подстанции № 1.

В настоящее время «Служба энергохозяйства» имеет 34 тяговые подстанции, 29 из которых – телеуправляемые. Все работы по телеуправлению, автоматизации, различного рода наладкам и испытаниям проводят высококлассные специалисты нашей электроработной.

Ремонт оборудования проводят работники наших мастерских.

Ремонт кабелей всех видов выполняют работники участка кабельной сети.

Районы контактной сети содержат контактную сеть, а в своих мастерских реставрируют подвесную арматуру и спец. части.

Участок освещения обслуживает освещение трамвайных путей, а также оборудование детского оздоровительного лагеря, базы отдыха и других объектов.

Работники на всех участках трудятся очень добросовестно даже в наше нелегкое время, благодаря чему МУП «Служба энергохозяйства» среди подразделений УПП числится не на последнем месте.

Я ВЫБРАЛА ТРАМВАЙ

(из воспоминаний Анны Ефремовны Ковалевой)

В Новосибирск я приехала в апреле 1956 года: мама отправила учиться. Денег у нас не было: в деревне зарплату тогда не платили. Заняла она 20 рублей. С ними я и отправилась в путь.

Поехала вместе с подружкой к ее дяде. У него семья четыре человека — и на всех одна комната, а тут еще и мы. Но он нас пустил. А когда нам исполнилось 18, устроил кондукторами в Ленинское депо. Так началась моя трудовая жизнь.

На работу принимал меня Пахомов С.В. Строго так сказал: «Срок даю месяц. Не будешь плана давать — уволю». Я изо все сил старалась план выполнять.

В 1958 году окончила курсы водителей. Работала по «колыцу» на фанерных вагонах, в которых не было печей, двери не закрывались, и снег шел прямо в кабину. Ноги пристывали к полу. На окнах образовывалась наледь в палец толщиной. Проколулаешь специальным приспособлением дырочку, только одним глазом и видишь линию.

Тормоз был ручной — колесо. Крутить его тяжело было. Работали по 10 часов, даже на морозе: не хватало водителей. Вместо обеда ели на ходу, как правило, пирожки с ливером.

Обогревали нас стрелочники. На остановке «Кировская» (Чехова) стояла их будка. В ней была печь, на которой нагревали кирпичи нам под ноги. Распаришь валенки — вроде некоторое время тепло, а потом мороз еще лютее, еще злее. Вскоре перевели меня на 10-ый маршрут. Дали место в общежитии — деревянном бараке. Удобства, естественно, на улице. Вода только в рукомойниках. Но я очень рада была, что живу в нем.

В 1959 году был ремонт моста над Тулкой. И я опоздала на развозку. Проспала. Помню, как бегом бежала от депо до Бугринской рощи. Успела, да только в рейс пойти не смогла — упала, и пришлось диспетчеру для меня «Скорую» вызывать.

Помню, как строили мы, комсомольцы, свое депо. Отработаешь смену в холодных вагонах и идешь таскать кирпичи на носилках.

В 1959-м поступила учиться. И сразу в два учебных заведения — на курсы медсестер и в наш техникум (на вечернее отделение). Поступить-то поступила, а тянуть учебу оказалось очень трудно. И решила я на третьем курсе бросить техникум.

Узнал об этом директор наш Сурков Иван Филиппович, вызвал меня так отчитал: "Ты думаешь, какое у тебя будущее будет? Не дури, заканчивай техникум!"

Перевел меня в нарядчики. Курсы пришлось оставить, а техникум я закончила. За свою рабочую жизнь проработала по нескольким специальностям и работу парка хорошо знала: начала кондуктором, а закончила начальником планово — экономического отдела.

И на этой должности тоже нелегко приходилось. Специальной техники не было, — счета только, на них все операции и производились. Каждый квартал — балансовые комиссии. Начальник управления с нас спрашивал и за выполнение плана, и за экономику. Почти 30 лет проработала в этой должности. Очень мне дело нравилось: работа интересная, разнообразная, ответственная, творческая.

МУЗЫКА ТРАМВАЯ

*(из воспоминаний
Лидии Тихоновны Буняк)*

Мне двадцать лет было, когда я впервые увидела трамвай. Было это в 1956 году, когда я приехала в Новосибирск в гости. Увидела и обомлела — так он мне понравился. Решила, что обязательно буду на нем работать.

Через некоторое время устроилась кондуктором. А в 1959 пошла на курсы водителей. Со мной вместе учились Абрамова, Крючков.

В 1960 отправили на стажировку. Помню, когда сдавала на первый класс, мне снился билет № 15. Сон оказался пророческим — на экзамене этот билет и вытянула.

Денег тогда у нас мало было, но жили мы дружно, весело. Часто летом ездили отдыхать на теплоходе, собирали ягоды и грибы.

И работали также дружно. Бывало, снегом заносило пути, и нас трактор вытаскивал из заносов. Было и так, что на рельсах образовывалась наледь и колеса прокручивались — а вагон ни с места. Тогда пути расчищали и посыпали песком. Так понемножку и продвигались вперед.

Как я любила свой трамвай и своих пассажиров. Вежлива была с ними и доброжелательна. Они мне отвечали тем же.

А еще любила стук колес: тук-тук, тук-тук, тук-тук... Красиво как музыка.

МНОГО ДОВЕЛОСЬ РАБОТАТЬ

(из воспоминаний
Завильской Галины Ивановны)

Из воспоминаний Завильской Галины Ивановны:

— Работать на трамвае в Ленинском депо я начала в январе 1958 года. Сначала кондуктором. Через год закончила курсы водителей и начала работать самостоятельно.

Вагоны у нас были мытищинские. Поезда составлялись из двух или трех вагонов. Автоматического управления дверями не было. Стеклообогрева — тоже. Чистили стекла солью или скоблили бритвочками.

В 1960 году пришли к нам в депо Усть-Катавские вагоны. Сиденья в них еще были деревянными, но двери уже закрывались полуавтоматически.

Работали мы на линии по 10-12 часов, без обеда. Четыре дня работаем — один выходной. Когда работали во вторую смену, в депо заезжали в 2 часа 40 минут ночи. Пока деньги сдаешь, — часа полтора пройдет. Домой возвращались в 4 утра.

В конце 60-х пришли вагоны рижские — РВЗ-6. Условия работы стали лучше: в кабине работали печи, в салонах установили автоматические кассы.

Позднее, в 1987-1991 годах, в парк поступили вагоны КТМ. С теплыми салонами, мягкими сиденьями. Вот тут мы почувствовали, что значит комфорт: даже в лютые морозы в вагонах стало тепло, водители работали в костюмах. Обеденное время для нас установили.

ЗА БЕЗАВАРИЙНУЮ РАБОТУ

(из воспоминаний Боровковой
Екатерины Петровны)

Работать в Ленинское депо я пришла в 1959 году, в 1961 — стала водителем.

В памяти остались холодные деревянные вагоны тех лет, двери в которых закрывали и открывали сами пассажиры.

Между водителем и кондуктором связь осуществлялась при помощи шнура, проложенного по потолку вагона. Отследит кондуктор посадку, дернет шнур два раза, — у водителя в кабине сработает звонок, и поезд трогается.

Хорошо помню начальника депо Суркова И. Ф. Он всех нас — и ветеранов, и молодежь — знал по именам-отчества. Начальник смены Шик Т.С. тоже очень внимательно к рабочим относился.

И мы старались им платить тем же: трудились на совесть. Я, например, работала без аварий. Поэтому наградили меня специальным знаком 3, 2 и 1 степеней.

В 1967 году меня за высокие производственные показатели избрали делегатом на Всесоюзный слет работников коммунального хозяйства. Проходил он в кремлевском дворце съездов. Это было незабываемое событие.

А в 1974 году я была награждена орденом Трудового Красного Знамени.

За годы работы видела, как отрасль наша развивалась, становилась на ноги. Как улучшались условия труда электротранспортников. Поэтому очень тяжело переживала спад, который начался в 1991 году.



Трамвайный поезд из вагонов КТМ-1 и КТП-1 у железнодорожного вокзала. 1955 г.



Водители и кондукторы Дзержинского депо во главе с начальником смены А.Ф. Савиной (в центре). 50-е годы



Работники Правобережного депо у вагона Х. 1958 г.



Бригада ремонтников Правобережного депо. 50-е годы



Первая бригада коммунистического труда Дзержинского депо во главе с бригадиром И.Т. Голючковым (крайний справа). 1961 г.



Общий вид здания Правобережного (Дзержинского) депо перед сдачей в эксплуатацию. 1961 г.



Слева направо: начальник НТТУ Л.И. Хребтов, главный инженер НТТУ (позднее – начальник) В.Л. Смоляр, секретарь партбюро НТТУ Р.И. Петрушин. 1963 г.



Водитель
Правобережного
депо
А.Д. Власюк (справа)
с кондуктором
у вагона МТВ-82.
1955 г.



Инструктор Кировского депо А.П. Романенко проводит диспут
«О любви и дружбе» в смене Е.П. Шипоренко. 1968 г.



Грузовой вагон службы пути, изготовленный на базе
вагона МТВ-82, в Дзержинском депо. 70-е годы



«Плышет» трамвай РВЗ-6М по маршруту №6.
Остановка «Кировская». 1970 г.



Трамвайный вагон «Татра» типа К-2 на улице Гоголя. 1970 г.



Коллектив кафедры городского электрического транспорта НЭТИ. 1976 г.
 Сидят слева направо: В.И. Попов, С.М. Кузнецов (зав. кафедрой), В.И. Сопов, Н.И. Свинцов.
 Стоят слева направо: В.Н. Бекетов, Л.В. Никитин, А.П. Титоренко, Н.И. Щуров, В.Г. Коршиков, А.И. Максименко



Ветераны трамвайного движения. 1976 г.
 Первый ряд слева направо: Г.Г. Винс, Г.М. Суркова, А.П. Забелина – водитель трамвая, совершившего первый рейс
 в Новосибирске, А.К. Куркова – первый водитель левобережного трамвая.
 Второй ряд слева направо: В.А. Григоренко, В.И. Марченко, П.С. Караваева, Н.П. Романенко



Руководители предприятий, отработавшие в системе ГЭТ не один десяток лет. 80-е годы.
Слева направо: А.С. Харин, В.П. Гопаченко, Г.С. Гадильшин



Водитель Кировского депо В.Г. Пукелова
у вагона РВЗ-6М. 60-е годы



Лучшие водители Кировского депо смены Т.С. Шик. 70-е годы



Первый директор Кировского депо Л.А. Гущин. 1971 г.



Реконструкция трамвайных путей на улице Трикотажная. 70-е годы



Одному из лучших новаторов Кировского депо В.И. Липатникову, участнику V Всесоюзного съезда изобретателей и рационализаторов, вручает Почетную грамоту директор депо Б.И. Салтановский. 1979 г.



Смена «пик» Кировского депо. 1979 г.
Слева направо: М.Ф. Милюкова, Л. Аплина, М.А. Анкудинова, Е.П. Дахно, М.А. Шумилина, Н.К. Кляндина, С.А. Крымская



Первые трамвайные вагоны КТМ-5МЗ в Кировском депо. 1987 г.

70 лет Новосибирскому трамваю

Как живешь, ТРАМВАЙ? (1987-2004)



Модернизированный трамвайный вагон КТМ-5МЗ
Новосибирск – 2004 год

В преддверии перемен

К 80-м годам в Новосибирске действовали уже 4 трамвайных депо: Дзержинское, Ленинское, Октябрьское и Кировское (1971 год).

Все они были совмещённого типа и объединяли на своих территориях так называемые «профилактории», где проводились профилактические осмотры подвижного состава, и площадки отстоя, на которых находились веера путей для готовых к рейсам трамваев, а также ремонтные цехи.

В 1985 году протяжённость трамвайных путей составила 181,19 километра. Инвентарный список вагонов насчитывал без малого 470 единиц. Ежедневно на линию выходило 370 вагонов, которые ходили по 24 маршрутам. Эксплуатационная скорость трамвая достигла 15 километров в час.

Вплоть до 1987 года активно прирастали трамвайные пути.

Время, о котором мечтали первые трамвайщики и те, кто работал на электротранспорте в годы войны и послевоенной разрухи, наступило в 60-80-е годы.

На линии вышли вагоны, в которых даже в лютую стужу было тепло. Окна в кабине водителя не замерзали, так как применялась современная система стеклообогрева. У водителя было удобное рабочее место. Вождение трамвая уже не требовало больших физических усилий, — достаточно было переключать соответствующие тумблеры. Пассажиру стало удобно в салоне: мягкие сиденья, тепло, светло. По существу, в 60-80 годы на транспорте произошла научно-техническая революция. Устаревший подвижной состав был полностью заменен на современный, скоростной, комфортабельный.

С 60-х годов парк трамваев стал пополняться за счет рижских вагонов модели РВЗ-6. От предыдущих вагонов они отличались системой управления — она была полуавтоматической. Эксплуатировали эту модель 30 лет. Она стала для Новосибирска символом 60-80-х годов.

Надо отметить, что Новосибирский трамвайно-троллейбусный ремонтный завод (НТ-

ТРЗ) был предназначен для ремонта именно этих вагонов со всей страны — от Смоленска до Владивостока.

К чести наших специалистов, знали они РВЗ-6, как говорится, от «а» до «я». Как —то довелось новосибирскому слесарю Г.И.Шишкину отдыхать в Одессе. Попал он по случаю в трамвайное депо. А там местные ребята мучаются: не идет наладка, хоть плачь. Взялся Шишкин за дело и показал южанам, как сибиряки работают. Так те его отпускать не хотели — ко двору пришелся.

А вагоны эти, между прочим, у нас до сих пор по рельсам бегают — на левом берегу. Такой запас прочности имеют.

С 1984 по 1987 год в нашем городе проводилась опытная эксплуатация вагонов РВЗ-7, оснащенных электронными системами управления и пневматической подвеской.

Вагоны имели современный дизайн. Пришли они в Кировское депо, в котором действовала лаборатория тиристорных систем управления, в количестве 7 единиц. Задумано было испытать их в условиях сибирской зимы. Экзамен они выдержали. Но поставить эти вагоны на поток рижане уже не смогли, — начались перестроечные пертурбации.

В 1987 году город начал массово переходить на новую модель трамвая: КТМ-5МЗ. С 1988 года эта модель появляется во всех депо. К 1992 году в Новосибирск поступило 252 вагона.

Трамвайщики строили планы на будущее. Собирались вложить в развитие электротранспорта многие миллионы рублей, построить новые тяговые подстанции, диспетчерские павильоны, протянуть новые километры путей, продолжать строить жилье и детские учреждения.

Однако постперестроечные процессы, разрушив общественно-политическую систему страны, рикошетом ударили по народному хозяйству России. Большинство его отраслей в современных реалиях вынуждены выживать, а не развиваться.

Но это уже другая история, о которой лучше всего расскажут люди, пережившие недавние тяжелые времена — непосредственные участники событий, те, кто удержал новосибирский трамвай на краю пропасти, сохранив его для новосибирцев, для нашего города.

Видим перспективу

В 1959 году новосибирскими властями было принято решение о строительстве в городе вагоноремонтного завода. Площадка для строительства была выбрана в Дзержинском районе, между улицами Кладбищенской (ныне Алейская) и Кольцова. В 1963 году завод был принят в эксплуатацию. А в 1967 —м его передали в подчинение Минжилкомхоза, и завод стал называться Новосибирский завод по ремонту трамваев и троллейбусов (НТТРЗ). Подобных заводов в свое время по стране было девять, а строились они для ремонта подвижного состава Рижского производства (трамваев типа РВЗ).

Хотя в самом начале НТТРЗ занимался ремонтом вагонов типа КТМ и МТВ-82.

Рассказывает бывший директор НТТРЗ, ныне заместитель директора ЗАО «Сибэлтранс» **Валентин Николаевич Ишимов**:

– Я пришел на завод в 1969 году, в то время здесь работало около 400 человек. Вначале был заместителем начальника, начальником техотдела, затем — главным инженером. В 1981 году меня назначили директором предприятия. И, хотя завод с той поры неоднократно менял и свое название, и профиль деятельности, работаю я здесь до сегодняшнего дня. С момента выхода на пенсию — заместителем директора.

Помимо ремонта подвижного состава — трамваев и троллейбусов, мы занимались и освоением новой техники, совместно с созданной в одно время с заводом кафедрой городского электротранспорта НЭТИ (ныне — НГТУ). Очень тесно сотрудничали с кафедрой, я был даже членом государственной экзаменационной комиссии. Завод оборудовал лаборатории контактной сети, подобные той, что существует в НГТУ, и в других российских ВУЗах. Наше предприятие было тогда базовым для студентов кафедры.

Освоили мы также вагон — вышку контактной сети, наладили выпуск вихревых снегоочистителей ВТК-24, пылеуборочных машин. Завод считался одним из передовых предприятий отрасли, нам неоднократно вручались переходящее Красное Знамя, Почетные грамоты

Министерства и ЦК профсоюза жизнеобеспечения.

Коллектив завода был работоспособным, с ним можно было решать любые задачи. Сегодня мне тепло вспоминаются Семенов Владимир Степанович, начальник производства предприятия, Постников Григорий Петрович, бывший до меня директором завода в течение семи лет, бригадир электриков Полунов Анатолий Германович, он и сейчас работает у нас, бригадир электромонтажников Труфанов Михаил Алексеевич, в настоящее время трудится заместителем директора Сибэлтранса. А также бригадир слесарей Ляпустин Владимир Федотович, начальник электромашиного цеха Божуль Виктор Николаевич, ныне пенсионер и многие — многие другие. Нельзя не вспомнить добрым словом и Сахно Геннадия Никитовича, тоже бывшего директора нашего предприятия.

Во время перестроечных реформ потребность в ремонте подвижного состава стала уменьшаться, и на сегодняшний день востребован со стороны транспортников лишь ремонт электромашин и изготовление запасных частей: тяговых машин трамвая и троллейбуса ДК-259, ДК-263, ДК-210 и других. Это самая высококвалифицированная работа в ремонте подвижного состава.

В 1991 году Министерство жилищно — коммунального хозяйства было ликвидировано, и Совмин передал нас концерну «Росгортранс». Позже собственность концерна перешла коллективу предприятия. А так как закона об акционировании еще не было, завод стал называться «Народное предприятие «Сибэлтранс». В 1992 году, когда началось повсеместное акционирование, мы были зарегистрированы как АОЗТ, позже название сменилось на ЗАО «Сибэлтранс».

В 2003 году, учитывая, что мощности предприятия были недозагруженными, мы привлекли на его территорию инвесторов. Так у нас открылся еще ряд производств, таких, например, как производство вентилируемых фасадов, витражей и других. Ремонтируем электромашины для Западно — Сибирской железной дороги, высоковольтные двигатели. Сегодняшний директор ЗАО «Сибэлтранс» Николай Георгиевич Метелкин — человек предпринимчивый и деловой, считаю, таким и должен быть современный руководитель. У директора

и всего коллектива много интересных задумок и планов. Мы гордимся своим прошлым и с надеждой смотрим в будущее.

Менять устоявшуюся систему всегда сложно

Борис Яковлевич Тен пришел в городской электротранспорт на заре перестройки, в 1986 году. Начиная с должности начальника вагонного цеха Кировского трамвайного депо, был начальником техотдела, главным инженером, директором в Октябрьском трамвайном депо. В начале 90-х возглавил управление горэлектротранспорта (УГЭТ).

То время было сложным для всех, в том числе и для горэлектротранспортников. Устоявшийся годами порядок вещей необходимо было менять. Но как – никто толком не знал, поэтому в отрасли и царила неразбериха.

Вспоминает Борис Яковлевич Тен:

– Много лет до меня начальником управления работал В. Л. Смоляр – человек авторитетный и среди работников городских депо, и среди властных структур. Я же был человеком, призванным внести в городской электротранспорт свежую струю. Конечно, мне было трудно. Трудно было объяснить, почему дотацию должны получать в первую очередь не те, кто больше потратил, а те, кто более эффективно работает. Почему деньги необходимо распределять не за фактически проделанную работу, а по конечному результату (выходу трамвая на линию). Тогда ведь внедрялись новые экономические стимулы, такие как бригадный и семейный подряд, и многие просто не понимали сути происходящего. Поэтому рабочие пытались бунтовать, писали обличительные письма в газеты.

Одной из задач была задача повышения роли среднего звена, особенно роли мастера. Решал же все обычно бригадир, так уж повелось. В городском электротранспорте традицией были династии. И такая семейственность тоже порой мешала что-то менять. Вообще менять, «взрывать» годами устоявшуюся систему всегда очень сложно. Это неблагоприятная работа.

В управлении акцент пришлось делать на

принципе распределения дотации. До того времени определенной системы в этом не было, и многое решалось, исходя из личных связей.

И сегодня очень многие не могут понять, почему произошло объединение трамвая и троллейбуса с автобусом. На самом деле это был определенный этап преобразований городского транспорта, и в то время он казался необходимым. Такое объединение произошло тогда во многих городах России. Хотя до сих пор еще в отрасли не все устоялось, многое меняется. Так, нет четкого представления об оптимальном соотношении коммерческого и муниципального транспорта в Новосибирске.

В 90-х годах подвижной состав практически не приобретался. Разрушилась структура снабжения в стране, менялись цены. После 1992 года начались перебои в финансировании, трудности с выплатой заработной платы. Но это уже было после моего ухода из отрасли.

Я пришел в свое время в трамвайное депо из автобусного предприятия. И могу сказать, что люди в трамвае работали очень доброжелательные, сплоченные. Хорошие люди. Но работать мне с ними пришлось в очень нелегкое время – время перемен.

Профсоюз защитит!

Светлана Дмитриевна Тимофеева – председатель профсоюзного комитета Ленинского трамвайного депо – профлидер со стажем, человек с активной жизненной позицией, всей душой болеющий за родной коллектив. Об этом говорит и директор предприятия Г.С. Гадыльшин, и многие коллеги Светланы Дмитриевны. 1998 год был для коллектива Кировского трамвайного депо годом серьезных потрясений. Произошло объединение Ленинского и Кировского депо, многие специалисты Кировки были сокращены. Пришла новая команда во главе с новым директором. И в том, что сегодня коллектив работает достаточно стабильно, немалую роль сыграла председатель профкома – мудрый руководитель, неравнодушный человек.

Рассказывает Светлана Дмитриевна Тимофеева, председатель профсоюзного комитета Ленинского трамвайного депо:

– Реорганизация, сокращение – это всегда страшно. И обидно, что ушли не самые худшие специалисты. К тому же, зарплата в Кировке была тогда выше, чем в Ленинском депо. Притирка шла долго, по зарплате тоже не сразу все наладилось. Сейчас ее выплачивают нам вовремя, но ее величина... Разве могут водители, чья работа так сложна и ответственно, получать по 4-5 тысяч рублей?

Когда-то мы все были социально защищены. Ездили отдыхать по профсоюзным путевкам, отправляли детей в пионерские лагеря. У НТТУ (трамвайно – троллейбусного управления) был свой пионерский лагерь «Лазурный берег» (до этого он носил имя Ульяны Громовой). Были у нас и два детских садика – один в районе Башни, второй – в Дзержинском районе. Была база отдыха возле села Боровое. Молодые работники могли получить комнату в общежитии (их было четыре). Строилось жилье, люди получали квартиры, справляли новоселья.

Что осталось сейчас? Дети наших работников могут получить путевку в летний оздоровительный лагерь. В нынешнем году путевка для родителей стоила около 700 рублей. Мы взяли шефство над двумя садиками – №№ 191 (на Затулинском жилмассиве) и 443 на Юго – Западном). Мы помогаем им, чем можем, и наших детей берут без очереди, а платят за них родители всего около 700 рублей в месяц и даже (!) не вносят так называемый «спонсорский» взнос (обычная сегодня практика). База отдыха у нас осталась, но она, к сожалению, сгорела и сейчас восстанавливается. Есть профилакторий, он находится на территории Кировского троллейбусного депо. Ну, а общежития находятся сейчас на балансе мэрии. Говорить о квартирах, наверное, и не стоит, слишком болезненный для многих вопрос.

Спорт у нас всегда был на должном уровне. На территории депо есть баскетбольная и футбольная площадки. Мы участвуем во всех Спартакиадах, что проводят Управление пассажирских перевозок и обком Профсоюза жизнеобеспечения, и часто побеждаем в них. Но, конечно, раньше, до перестройки, спортивные состязания были более массовыми. В них участвовали целые семьи, руководители предприятий. На так называемую «командирскую лыжню» всегда выходили директор, председатель профкома, парторг. В депо есть Красный уголок, там проводятся праздники, чествования юбиляров, тех, кто отдал предприятию 15, 20 и более лет работы. Всегда организуем новогодние утренники для ребятшек, проводим День пожилых людей. У нас много ветеранов, стараемся всех поздравить, приглашаем

в гости тех, кто еще может к нам прийти.

На предприятии хорошая столовая, очень дешевая, никакой «накрутки» на продукты практически нет. Полноценный обед (салат, первое, второе, сок или компот) стоит около 30 рублей.

В общем-то, не так все плохо, если подумать. Хотя забот у профсоюза и сегодня много.

Поздравляю всех, кто имеет отношение к Новосибирскому трамваю, с его 70-летием! Пусть все у вас, дорогие коллеги, будет хорошо! Спасибо вам за понимание и поддержку!

Трамвайщики – люди надежные!



Нынешнее Ленинское трамвайное депо создано в результате слияния двух левобережных депо – Ленинского и Кировского – в 1998 году. А возглавил его директор Ленинского депо Геннадий Сергеевич Гадильшин. Как это обычно бывает при любых реорганизациях, люди – особенно, конечно, кировчане, вначале восприняли объединение крайне негативно. К тому же, к сожалению, не обошлось и без «жертв». Штаты ИТР неминуемо пришлось сокращать. Да и само время было достаточно жестким, начальный период работы объединенного депо совпал с ухудшением финансирования, задержками выплат заработной платы, что также вызвало волну протеста. Но постепенно все вошло в нормальное русло, и сегодня Ленинка работает стабильно.

Рассказывает директор Ленинского трамвайного депо **Геннадий Сергеевич Гадильшин:**

– В Ленинском трамвайном депо я начал работать с 1988 года. Депо это достаточно старое, отметило уже свое 60-летие. У него се-

рьезная история и богатые традиции. Коллектив до 1998 года был небольшим, сплоченным, мобильным. 90-е годы были для нас достаточно спокойными, мы трудились в обычном режиме. Правда, в это время произошел разрыв связей с НТТРЗ — заводом, где происходил до этого капитальный ремонт трамваев, и прекратились поставки нового подвижного состава.

А в общем, показатели работы у нас не снизились, финансирование депо сохранялось еще в прежнем объеме. В это же время на трамваи вернулись кондукторы, была отменена абонементная система оплаты за проезд. Несмотря на то, что кондукторы собирали «живые» деньги, предприятие осталось дотируемым.

В апреле 1998 года выходит постановление об объединении двух депо — Ленинского и Кировского — в одно. В июне 1998 года мы уже объединились. Плюсы этого шага — в том, что была создана единая маршрутная сеть, снизились расходы на заработную плату. Другое дело, — пострадали люди. И те, что были сокращены, и те, что остались. Ведь у каждого из двух коллективов был свой опыт, свои традиции, свой складывавшийся в течение десятилетий микроклимат. А тут все пришлось ломать и строить заново.

Не скрою, не сразу мы нашли общий язык с профкомом Кировского депо. Его председатель — Светлана Дмитриевна Тимофеева — оказалась настоящим лидером в коллективе. Была в нашей истории даже забастовка, причиной которой явились задержки выплат заработной платы. В 2002 году у предприятия были налажены связи с «Сибкадембанком», был найден вариант кредитования предприятия, и люди стали получать деньги по карточкам «Золотая Корона». Это, кстати, тоже вызвало вначале недовольство коллектива, спасибо Светлане Дмитриевне, что сумела поддержать администрацию, успокоить людей, объяснить им необходимость этого шага.

На сегодняшний день работники депо зарплату получают стабильно, дважды в месяц. Другое дело, что она низка — в среднем 4600 рублей.

Существуют сегодня проблемы со старением основных фондов — зданий, сооружений. Но, несмотря ни на что, мы не можем не думать о будущем, и у предприятия есть предложения по развитию левобережного трамвая. Есть

участки (на улице Забалуева, на Затулинке, в Бугринской роще), куда необходимо подвести трамвайные пути, чтобы наладить бесперебойную доставку жителей «спальных» районов до метро. Налаживаем мы в депо и капитальный ремонт подвижного состава. Уже отремонтирован первый вагон № 2147. На участке капитальных ремонтов ремонтируем кузовное, а также электрическое и механическое оборудование. Пока работаем на двух площадках — Кировской и Ленинской, но, возможно, придется снижать расходы и Ленинскую площадку отдавать.

К сожалению, время перемен для нас еще не закончилось. И все же, прежде, чем решать судьбу трамвая в городе, на мой взгляд, властным структурам нужно хорошенько подумать. Прежде всего о людях, пассажирах.

Если говорить о нашем коллективе, то это коллектив профессионалов, многие работают на предприятии, в системе горэлектротранспорта достаточно долго. Трамвайщики — это вообще, скажу вам, надежные, ответственные люди. И, хотя у нас невысокая зарплата, люди преданы своей работе, выполняют ее качественно.

Работаем на перспективу



Рассказывает Олег Петрович Клемешов, директор Октябрьского трамвайного депо (возглавляет депо с 2001 года):

— Накануне праздника, юбилея принято говорить о хорошем. Так вот, сегодня мы занимаемся заменой рельсо — шпальной решетки

на улице Богдана Хмельницкого. Это заметно улучшит качественные показатели перевозки пассажиров на этой улице. А в прошлом году была заменена рельса – шпальная решетка на улице Серебренниковской. По мнению жителей города, трамваи стали ходить более бесшумно, да и вид улицы заметно улучшился. То, что городские власти вкладывают немалые деньги в реконструкцию, вселяет уверенность, что трамвай в правобережье, да и вообще в городе, будет жить.

На правом берегу сейчас восемь трамвайных маршрутов. Особой любовью пассажиров пользуется 13-й маршрут. К юбилею трамвайного движения в городе мы решили модернизировать один из трамваев типа КТМ – 5МЗ. Такие трамваи работают в Новосибирске с 1987 года, и люди уже успели к ним привыкнуть. Но модернизированный трамвай будет существенно отличаться от своих «собратьев». Во-первых, внешним видом вагона, во-вторых, кабина у него будет намного комфортнее. У водителя улучшится обзор за счет более низкого стекла. Тем самым уменьшится так называемая «мертвая зона» – зона, в которой водитель может не заметить человека небольшого роста, находящегося вблизи от вагона.

У модернизированного трамвая в полной мере будет обновлен салон, для чего проводится полная замена обшивки, электрооборудования. Скорее всего, этот трамвай будет работать на 13-м маршруте.

Работа по модернизации вагона проводится на нашем участке планового ремонта, что находится на территории бывшего Дзержинского трамвайного парка.

До 1998 года в правобережье было два депо: Октябрьское и Дзержинское, потом произошла реорганизация, в результате чего большая часть Дзержинского депо отошла к ПАТП-1. В нашем ведении осталась лишь небольшая площадка – участок планового ремонта.

Сложность нашей работы в том, что все трамваи уже выработали свой ресурс, но для города неподъемно купить новые, ведь вагон стоит сегодня порядка 6 миллионов рублей. А мы мечтаем о новых современных вагонах, какие можно увидеть сегодня на улицах стран Европы. Эти трамваи пятого поколения вполне могли бы стать настоящим украшением нашего города. К тому же, трамвай – это ведь

самый экологически чистый вид транспорта. Это и самый вместительный вид транспорта. Трамвай первым, в пять утра, начинает работу, и он же развозит последних пассажиров. Трамвай нужен Новосибирску, и городские власти должны об этом помнить.

70-летний юбилей новосибирского трамвая – славная дата для всех горожан, а особенно для тех, кто связал с ним всю свою жизнь. Таких людей – водителей, слесарей, диспетчеров – очень много. И я хочу пожелать им всех благ, зеленого света, безаварийной работы, счастья им и их семьям. И еще – дожить до 100-летия Новосибирского трамвая и встретить его на новом, современном подвижном составе!

Мы помним прошлое и уверены в будущем!



Виктор Николаевич Марковец с 1998 года возглавляет технический отдел Управления пассажирских перевозок. А вообще с городским электротранспортом он связан более 20 лет. В 1980-м, после окончания кафедры электротранспорта в НЭТИ (НГТУ) работал вначале в службе подвижного состава, затем в Ленинском трамвайном депо, с 1985-го – начальником техотдела, главным инженером, директором Дзержинского депо. Приход Виктора Николаевича в Управление совпал по времени с реорганизацией и объединением трамвайных депо: из четырех было создано два – Ленинское и Октябрьское. О том периоде работы, о сегодняшнем дне и планах на будущее и рассказывает **В.Н. Марковец:**

– Объединение депо было на тот момент экономически целесообразным, так как они работали не на полную мощность. Реорганизация позволила снизить расходы на содержание основных средств, на заработную плату ИТР. Конечно, всем было тогда сложно. Нужно было наладить работу в новых условиях, сохранив при этом производственную базу, коллективы.

В левобережье все прошло чуть легче, чем на правом берегу, – там за предприятием осталась Ленинская площадка. А в правобережье от Дзержинского депо сохранились лишь ремонтные мастерские.

Со временем все утряслось, сейчас предприятия работают нормально. Если сравнивать экономические показатели 1997 – 98 годов и сегодняшние, то сегодня в целом эффективность работы выше.

Основными условиями нормальной работы подвижного состава являются его исправность и исправность трамвайных путей, причем – в равной степени. В нашем городе до последнего времени состояние путей было, прямо скажем, не очень хорошим. Так уж сложилось. Из 165 км трамвайных путей половина нуждается в замене. И в последнее время городские власти стали выделять средства на их ремонт. Если в советское время замена путей проводилась подрядными организациями, то с 1998 года – силами МУП «Служба пути». И, надо сказать, это не только значительно удешевило работы, но и повысило их качество.

В прошлом году была закончена реконструкция трамвайных путей на улице Серебrenниковской, от Оперного театра до Автовокзала. После реконструкции пути были замощены бетонной плиткой, что дает возможность содержать их в дальнейшем в технически исправном состоянии (остается доступ к стыковому хозяйству). Благодаря мощению плиткой улица стала выглядеть более эстетично, снизился и уровень шума.

Точно по такому же принципу в нынешнем году была начата реконструкция улицы Богдана Хмельницкого.

Начиная с 1999 года, в городе активно ведется реконструкция трамвайных переездов. Она предполагает использовать вместо асфальта чугунные плиты. Трамвайное движение при этом становится более скоростным, облагораживается внешний вид трамвайного по-

лотна, более удобным становится проезд всего остального транспорта. С 1999 года полностью обновились 14 трамвайных переездов, три из них – в этом году.

Что касается подвижного состава, то, конечно, его, в сравнении с 80-ми годами, стало в два раза меньше (195 против 450 вагонов). Сегодня средний возраст новосибирского трамвая – 14, 6 года. Это связано с тем, что массовое обновление подвижного состава проводилось с 1989 по 1992 год. Тогда городом были закуплены вагоны КТМ – 5МЗ, работающие и сегодня. И заменить сразу все трамваи в наше время просто нереально. Вагон стоит 4 – 4, 5 миллиона рублей. За два последних года мы все же приобрели три новых вагона ЛМ – 99 производства Санкт – Петербурга. Но это пока все.

Что же делать в условиях единовременного старения всего трамвайного парка? Мы делаем ставку на капитально-восстановительный ремонт и модернизацию подвижного состава. Один вагон КТМ-5МЗ уже практически готов к эксплуатации после капремонта. В его восстановлении использовались современные материалы. Обшивка передней и задней частей кузова, а также салона выполнена из стеклопластика. Изменен дизайн кузова вагона, установлена новая система освещения салона с применением люминесцентных ламп. Устаревшие конструкции дверей заменены на новые, с использованием дверей поворотного – лабиринтного типа. Система двигателя – генератор заменена на статический преобразователь напряжения.

Вторым этапом модернизации должно стать продление жизни ходовой части трамвая путем замены релейно – контактной системы на электронную систему управления с применением асинхронных двигателей, что даст не только удобства в эксплуатации, но и 50%-ю экономию электроэнергии. Эта работа будет проводиться совместно с кафедрой электротранспорта НГТУ.

Если перефразировать известную поговорку о том, что у народа, который не помнит своего прошлого, нет и будущего, то у нашего трамвая есть будущее, так как мы не забываем и о его прошлом. В 2001 году в Ленинском трамвайном депо был восстановлен Музей городского электротранспорта. В нем находятся интересные экспонаты, документы, в которых прослеживается вся история трамвая, начиная с

1934 года и до наших дней. В комплексе с музеем был создан и успешно работает экскурсионный трамвай. Экскурсии, которые проводит директор музея Л.И. Чиркова, очень интересны и познавательны, их с удовольствием посещают и дети, и взрослые новосибирцы. В 2003 году началась работа по созданию парка старой техники. На территории Ленинского депо были выставлены отреставрированные трамвай РВЗ-6М -2 и троллейбус ТТ. То есть мы делаем все возможное, чтобы сохранить память о том, как все начиналось, о людях, которые стояли у истоков новосибирского трамвая. Мы любим и тщательно храним все, связанное с историей трамвая в городе. И поэтому уверены в нашем будущем. Новосибирскому трамваю жить!

ТАМ, ГДЕ ВСТРЕЧАЮТСЯ ЭПОХИ

Живая связь времен



Так повелось, что большинство прожитых дней кажутся нам обыденными, не заслуживающими внимания. Из таких дней складываются годы, полные забот и труда. Спроси людей: как жили? И многие ответят: «Обычно. Как все».

Но проходит время, и из серого монолита будней память вычлениает давно позабытые подробности прошлого: кусочки собственной жизни, «выдержки» из судеб хороших

знакомых. И, когда складываешь эти эпизоды в единое целое, получается яркая мозаика – портрет времени.

Сезон «сбора камней» рано или поздно наступает для каждого человека. Наверное, еще на заре жизни он интуитивно предчувствует это, поэтому бережно хранит в семейном альбоме фото – молчаливые свидетели былого. И при первой же возможности демонстрирует свое «сокровище» друзьям-приятелям, чтобы вместе с ними перелистывать страницы прошлого, спрашивая: «А помнишь?..»

У большинства из тех, кто много и плодотворно работал, львиная доля воспоминаний связана с предприятием, которому отданы не просто знания, опыт и силы, а вся без остатка жизнь. Судьба предприятия тоже просматривается на пожелтевших от времени кусочках картона. Вот дощатый барак, – в нем было первое депо, а вот встали на этом же месте кирпичные корпуса. Это уже спустя лет тридцать...

Идею собрать все эти «кусочки» в одном месте, наглядно связав людские судьбы с судьбой предприятия, первым из трамвайщиков, высказал в конце 70-х годов Василий Лазаревич Смоляр, начальник ТТУ: «Нам нужен музей. Те, кто придут на трамвай после нас, должны знать, с чего все начиналось», – сказал он.

Ответственное дело было поручено участнику Великой Отечественной войны, бывшему подводнику, воину, принявшему участие в Параде победы, Владимиру Павловичу Папуше. Работал он на одном из заводов города и был откомандирован на трамвай заводской партийной организацией. Много лет трудился на руководящих постах в ТТУ, а, когда вышел на пенсию, получил задание организовать сбор материалов для музея. Работал Владимир Павлович, конечно, не один, – ему помогала большая инициативная группа, в том числе – Ульяна Ивановна Бауман – одна из старейших работниц ТТУ, у которой было много встреч с ветеранами, их рассказы о прожитом она оформляла в воспоминания.

Три года шел сбор материалов, готовилось помещение, оформлялись стенды. В 1981 году торжественно, при большом стечении народа, музей был открыт. Его первым

директором стал В.П. Папуша. Несколько лет спустя эстафету от него приняла Галина Михайловна Суркова. Она работала на трамвае с 1958 года. Выпускница ленинградского техникума, худенькая и черноглазая, характер Галина Михайловна имела решительный. Его хватило на то, чтобы стать ведущим специалистом, прошла все ступеньки производственной иерархии: была мастером, инженером по технике безопасности, начальником техотдела, руководила электро-механическим цехом. С первых дней работы в депо преподавала на курсах повышения квалификации: обучала слесарей и водителей. Многих пенсионеров – трамвайщиков Г.М. Суркова знала в лицо. Поэтому, кроме экскурсионной работы, вела еще одну – с ветеранами. Они часто собирались в музее почтаевничать да вспомнить минувшие дни, обогреть и взбодрить душу.

Хорошо понимала Галина Михайловна, что главная задача ветеранов – передать как можно больше сведений о прошлом молодежи. Поэтому вела в школах Кировского района Уроки мужества. Рассказывала ребятам об истории своей семьи, которой многое пришлось вынести во время войны, о работе трамвая в 1941-45 годах и о ветеранах, которые, как могли, приближали победный Май.

В 2000 году сформировался кружок специалистов, для которых трамвай и все, что с ним связано, было не только работой, и даже не просто увлечением, а любовью. Людмила Ильинична Чиркова – начальник техотдела Кировского депо, Светлана Дмитриевна Тимофеева – профсоюзный лидер, – обе выросшие на производстве от молодых специалистов до руководителей, фанаты своего дела, – были твердо уверены в том, что трамвай должен стать доминирующим транспортом на городских улицах. Эта уверенность основана была на знании преимуществ трамвая перед другими видами транспорта: маневрен, быстр, экономичен и, что важно, экологичен. Они, специалисты, эти преимущества видели очень хорошо. Их мнение разделяли Е. П. Гончарова и В.И. Дорохов.

Немногим позднее вошел в этот кружок Михаил Юрьевич Никулин. Это сейчас называют его по имени – отчеству студенты НГТУ, где он преподает на кафедре элект-

рического транспорта. А тогда это был 12-летний мальчишка, который просто бредил трамваем. Узнав о том, что в Кировском депо открылся музей, его привела туда мама. Михаил стал завсегдатаем музея, активным помощником Галины Михайловны. До сих пор стоят в экспозиции макеты трамваев, добросовестно, с соблюдением мельчайших подробностей выполненные Никулиным. Трамвай всегда был для него окутан флером романтики, поэтому из-под его рук выходили не только технически точные копии машин, но и такие плоды полета фантазии как «крылатый трамвай» и «трамвай на воздушной подушке». Взрослые, опытные уже специалисты воспринимали парнишку как равного. Поэтому, когда пришла пора после школы выбирать профессию, дали ему трамвайщики рекомендацию в НГТУ, на кафедру электротранспорта.

Вскоре пришли тяжелые времена, и два депо – Ленинское и Кировское – были объединены. Новая администрация начала реконструкцию помещений второго этажа в административном корпусе. Музей демонтировали, а стенды и экспонаты до времени спрятали в запасники. Сколько бы они там пролежали, неведомо. Но энтузиасты вместе с Сурковой и художником Л.П. Кирсановым подняли вопрос о реанимации музейной экспозиции. Их поддержал начальник управления пассажирских перевозок В.И. Новоселов.

Опыта работы не было ни у кого. Поехали перенимать его в другие музеи. Потом два месяца, можно сказать, дневали и ночевали в парке. Процесс воссоздания музея шел тяжело. У каждого было свое видение наполнения и построения экспозиции. Спорили до хрипоты, но не зря говорят, что в споре рождается истина. 21 июня 2001 года двери музея вновь распахнулись для посетителей. И, по общему признанию, «реаниматорам» удалось создать высококачественную экспозицию и показать связь времен.

Большой зал музея пропитан духом ушедших лет. Расплывчатая субстанция «прошлое» – материализована здесь в документах, макетах трамваев, фотографиях людей. По углам длинного, как трамвайный вагон, зала справа и слева от входа, стоят манекены

в форменной одежде водителя и кондуктора 30-х годов. И, кажется, живет этот зал своей, не заметной глазу человека, жизнью. Вот сейчас кондуктор дернет сигнальную веревку, прозвонит звонок в кабине водителя, и тронется вагон в путь.

Вскоре руководителем воссозданного подразделения была назначена Л.И. Чиркова. По ее признанию, она не сразу согласилась перейти в музей: технарь по сути своей, не представляла, как работать в гуманитарной области. Но, после того, как закончили восстановление, поняла: нет сил отойти от этого дела, «вросла» в него. Да и параллели нашла в своей судьбе и судьбе Сурковой. Так же, как и она, пришла на трамвай молодым специалистом, пройдя ступеньки карьерной лестницы, стала начальником отдела, тоже преподавала на курсах повышения квалификации. В общем, согласилась и теперь ничуть об этом не жалеет.

Новый директор и ее единомышленники разработали современную концепцию развития музея. Если прежняя была нацелена лишь на сохранение исторического наследия – материального и духовного – то новая, не отвергая прежних ценностей, ставку делает на будущее. Нынешняя стратегия – создание динамичного комплекса: экспозиционный зал, экскурсионные трамвай и троллейбус, музей под открытым небом. Цель такого синтеза – показать электротранспорт в развитии. Неслучайно этот комплекс называется теперь музеем истории развития электротранспорта.

О своем любимом детище энтузиасты могут говорить часами. И очень убедительно, на примерах и цифрах, доказывают собеседникам, что мировые тенденции в развитии городского транспорта явно склоняются в сторону трамвая.

Экскурсионный вагон КТМ-5МЗ, который оборудовали умельцы Ленинского депо, в свою первую поездку по левобережной трассе отправился в день открытия музейной экспозиции. Первые пассажиры – ветераны и почетные гости. Удовольствия получили – море! Ведь трамвайный вагон почти то же, что и железнодорожный, сел в него, и под перестук колес обо всех своих проблемах забываешь. А если еще экскурсия сопровож-

дается интересным рассказом, и телевизор привлекательный видеоряд выдает, а аудио-аппаратура – прекрасную музыку, да, к тому же, бар в твоём распоряжении – так бы ехал, и ехал, и ехал.

За три года кто только в вагоне ни пребывал, – и школьники из его окон на мир глядели, и новобрачные в «свадебном путешествии» заново город открывали, и иностранные туристы свои вагоны с нашими сравнивали, – всех не перечесать.

В 2003 году вышел в первый рейс по городским магистралям экскурсионный троллейбус. Он связывает два берега – левый и правый и является еще одним звеном музейного комплекса.

А вскоре родилась новая идея, которую поддержал руководитель управления пассажирских перевозок Новоселов Валерий Николаевич: собрать на территории Ленинского депо трамвайные и троллейбусные вагоны, которые когда – то курсировали по городским маршрутам. И уже стоят там несколько единиц техники: трамвайный вагон РВЗ-6М2, снегоочиститель ГС -4, грузовой троллейбус ТГ.

«Хрустальная» мечта директора – заполучить вагон КТМ-1. А если бы Х или МС раздобыть, – так это уже просто счастье будет!

В этом поддерживают Людмилу Ильиничну совет музея во главе с председателем М.Ю. Никулиным. Члены совета, энтузиасты, равнодушные к будущему трамвая – Е.М. Бессонова, В.Н. Марковец, курирующий работу совета музея, а также председатели профсоюзных комитетов всех подразделений управления пассажирских перевозок – считают, что, кроме просветительской функции, их комплекс должен выполнять и рекламно – агитационную: пропагандировать трамвай и троллейбус среди новосибирцев, чтобы вернуть им былое значение. А Людмила Ильинична, «Почетный работник электротранспорта», продолжает традиции своей предшественницы Г. М. Сурковой: работает в тесном контакте с советом ветеранов и его председателем В.П. Гопаченко. Хотя и это направление работы несколько изменилось. Встречи ветеранов, конечно, проводятся. Было дело, собирались под баян

попеть, под патефон потанцевать. Но сейчас ветеранам стараются помочь именно тогда, когда помощь наиболее необходима – в трудных жизненных ситуациях.

Но и на молодежь директор музея внимание обращает, – о будущем тоже надо думать.

Подошел как-то к Чирковой главный энергетик Владимир Иванович Дорохов: «Есть у нас парень талантливый – Константин Захаров. Присмотрись к нему».

Константин и впрямь оказался самородком: совершенно профессионально (это даже специалисты Сибирской ярмарки признали) режет из кедра стилизованные женские фигурки. Каждый раз – новую, есть у него и интересные живописные полотна. Сначала выставили его работы в актовом зале, чтобы коллеги узнали, какой талант еще рядом ними работает. Потом на ярмарке устраивалась выставка «Свежее искусство Сибири». Там работы Захарова взяли, но за выставочную площадь надо было платить. Помог начальник управления пассажирских перевозок В.И. Новоселов – материально поддержал. И рабочий – художник выставляется теперь регулярно.

Работа музея в этом направлении специалистами сибирской ярмарки оценена как инновационная. Вроде бы, дело это напрямую с трамваем не связано. Что же побуждает директора музея заниматься, казалось бы, не свойственной ей деятельностью?

«Когда мы участвуем в подобных мероприятиях, это обязательно освещается средствами массовой информации, и у посетителя выставки, читателя или зрителя обязательно отложится в памяти, что выставляется трамвайчик. Параллельно мы рекламируем свой музейный комплекс. Когда-нибудь это сработает: захочет человек прийти в наш музей, прокатиться на экскурсионном трамвае. А там, смотришь, он, как и мы, полюбит этот вид транспорта.

Нами все делается для того, чтобы большее число горожан видело трамвай, слышало о нем чаще. Чтобы он оставался неотъемлемой составляющей городского пейзажа. Ведь трамвай – часть истории города, – сказала Л.И. Чиркова. – Мы хотим, чтобы новосибирцы любили его так же нежно, как и мы.

Тогда не поднимется у кого-то рука порезать сиденье или написать на вагонной обшивке «Саша + Маша». А власти наши, ведь они тоже горожане, позаботятся о том, чтобы появились на линиях новые вагоны. Мы в это верим. Мы этого ждем».

Пассажирский транспорт Новосибирска (цифры и факты)

Наземный общественный пассажирский транспорт является важнейшей составной частью социальной и производственной инфраструктуры города. Его устойчивое функционирование является одним из показателей качества жизни населения.

Перевозку пассажиров в городе Новосибирске осуществляют Управление пассажирских перевозок (наземный транспорт: автобус, троллейбус, трамвай, такси), а также МУП «Новосибирский метрополитен» и немunicipальный транспорт.

Подвижной состав предприятий управления пассажирских перевозок обслуживает 187 маршрутов, из них:

- городских – 145 маршрутов;
- пригородных – 24 маршрута;
- междугородных внутриобластных и межобластных – 18 маршрутов.

Немunicipальный транспорт обслуживает 162 маршрута.

Ежедневно муниципальным транспортом перевозится 1068,0 тыс. пассажиров.

В транспортный комплекс управления пассажирских перевозок в настоящее время входят: 8 автотранспортных предприятий, 4 троллейбусных депо, 2 трамвайных депо и 9 специализированных предприятий, осуществляющих обслуживание и обеспечение пассажирских перевозок.

Анализ уровня транспортного обслуживания населения за 2003 год показывает, что удельный вес отдельных видов транспорта в общем объеме пассажирских перевозок составляет: автобус муницип-

пальный – 28,8%, трамвай – 15,3%, троллейбус – 23,2%; немунципальный транспорт – 20,7%; метро – 12%. Таким образом, удельный вес наземного муниципального транспорта, осуществляющего перевозку подвижным составом большой вместимости, составляет 67,3%.

Динамика изменения инвентаря парка муниципального транспорта приведена в таблице

Подвижной состав	Инвентарное количество подвижного состава, ед.								
	1986	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Автобус	1637	1102	1057	1130	1053	1017	947	892	828
Трамвай	445	285	247	229	218	207	202	197	196
Троллейбус	334	324	327	331	333	342	335	338	329

Как видно из таблицы управлению пассажирских перевозок удалось сохранить парк подвижного состава троллейбуса и уменьшить тенденцию к сокращению парка трамвайных вагонов.

Маршрутная сеть муниципального транспорта включает в себя:

- маршруты, выполняющие муниципальный социальный заказ, в том числе:
 - автобус: город – 58, пригород – 17;
 - троллейбус – 19;
 - трамвай – 18.
- маршруты, выполняющие общий муниципальный заказ, всего 60, в том числе:
 - автобусами малой вместимости – 33;
 - автобусами особо малой вместимости – 27.

Общая протяженность городских автобусных маршрутов составляет – 879 км, пригородных – 380 км, троллейбусных – 213,03 км, трамвайных – 165,08 км.

В общей сложности на маршрутной сети Новосибирска расположено 919 остановочных пунктов, в том числе 845 промежуточных и 74 конечных. Наибольший суточный пассажирооборот имеют следующие остановочные пункты: пл. Калинина – 194,6 тыс. пас., пл. Маркса – 161,7 тыс. пас., м. Речной вокзал

– 155,4 тыс. пас., м. Красный пр. – 115,9 тыс. пас. и Вокзал-Главный – 81,4 тыс. пас. Здесь образовались крупные совмещенные пассажирообразующие узлы. Значительная доля пассажирооборота каждого из них приходится на метрополитен, несмотря на ограниченную его протяженность.

Удельный вес наземного муниципального транспорта в общем объеме пассажирских перевозок – 67,3%. При этом ведущую роль в перевозках пассажиров Новосибирска занимает городской электрический транспорт – 38,7%. Эту тенденцию предполагается сохранить и на среднесрочную перспективу до 2008 года. Так же учитываются экономические и экологические факторы, такие как: уровень загрязнения окружающей среды углекислыми газами, себестоимость перевозки 1 пассажира и содержание инфраструктуры для каждого вида транспорта.

Если рассматривать возраст подвижного состава, то видно:

– по автобусу:

- менее 5 лет – 8,94% (74 ед.);
- от 5 до 10 лет – 57,37% (475 ед.);
- старше 10 лет – 33,7% (279 ед.).

– троллейбус:

- менее 5 лет – 10,64% (35 ед.);
- от 5 до 10 лет – 19,7% (65 ед.);
- старше 10 лет – 69,6% (229 ед.).

– трамвай:

- менее 5 лет – 1,53% (3 ед.);
- старше 10 лет – 98,47% (193 ед.).

Это объясняется тем, что обновление парка подвижного состава трамвая (вагоны типа РВЗ-6М на КТМ-5МЗ) проводилось в короткий период с 1989 по 1992 гг. и возраст всех трамвайных вагонов приблизился к сроку амортизации, т. е. происходит единовременное старение всего парка.

За последнее десятилетие развитие городского пассажирского транспорта, в том числе и приобретение подвижного состава, стало осуществляться из средств местных бюджетов. Прошедший период показал, что такая ориентация привела к практической приостановке его развития, как в целом по России, так и в городе Новосибирске в частности.

В настоящее время наметилась тенденция к увеличению объемов приобретения подвижного состава среднего и большого класса:

- за период с 2002 г. приобретено автобусов – 64 ед.;
- троллейбусов – 33 ед.,
- в том числе в 2003 г. – 16 ед. автобусов, из них 15 ед. современный подвижной состав марки МАЗ-104 производства Белоруссии.

Надо отметить, что впервые с 1992 года в г. Новосибирске появились 3 новых трамвайных вагона модели ЛМ-99к (производство Санкт-Петербург), работающие на маршрутах левобережья (2002 г. – 1 ед.; 2003 г. – 2 ед.).

По состоянию на 01.01.2004 в г. Новосибирске в эксплуатации находится 165,04 км о. п. трамвайных путей, в том числе:

- на территории трамвайных депо – 19,52 км о. п.;
- на маршрутах города – 145,52 км о. п., из них:
 - обособленных путей – 96,37 км о. п.;
 - трамвайных путей, находящихся в одном уровне с проезжей частью дорог по магистралям города – 49,15 км о. п. по левому берегу;
- всего – 89,04 км о. п.;
- обособленных – 70,28 км о. п.
- замощенных – 18,76 км о. п., по правому берегу:
- всего – 76,00 км о. п.;
- обособленных – 45,61 км о. п.;
- замощенных – 30,39 км о. п.

Обслуживание рельсовой сети в г. Новосибирске занимается МУП “Служба пути”.

Энергоснабжение горэлектротранспорта в Новосибирске возложено на МУП “Служба энергохозяйства” управления пассажирских перевозок. Питание контактной сети трамвая и троллейбуса осуществляется от 34-х тяговых подстанций (ТП). Из них на левом берегу – 13 штук, на правом берегу – 21 шт. Управление подстанциями осуществляется из районных диспетчерских пунктов (РДП) с помощью систем телемеханики типа “ЭСТ-62”, “Лисма”, ВРТ-53. Причем на 4-х ТП, из-за отсутствия телемеханики, управление осуществляется круглосуточно дежурным персоналом.

В эксплуатации на 01.01.2004 находится 698,88 км контактного провода, в том числе:

- контактная сеть трамвая – 165,72 км (в один провод);
- контактная сеть троллейбуса – 266,58 км (в два провода).

Из арматуры и специальных частей контактной сети в эксплуатации находятся:

- 227 управляемых и неуправляемых стрелочных переводов;
- 2178 кривых держателей;
- 765 секционных изоляторов;
- 145 пересечений.

А также 163 км кабеля, через который подается питание от тяговых подстанций до контактной и рельсовой сети.

В настоящее время коллектив управления пассажирских перевозок составляет 9038 человек, в том числе:

- МУП “Ленинское трамвайное депо № 2” – 913 чел.;
- МУП “Октябрьское трамвайное депо № 3” – 713 чел.;
- МУП “Служба энергохозяйства” – 285 чел.;
- МУП “Автосвязь” – 46 чел.;
- МУП “Служба пути” – 225 чел.

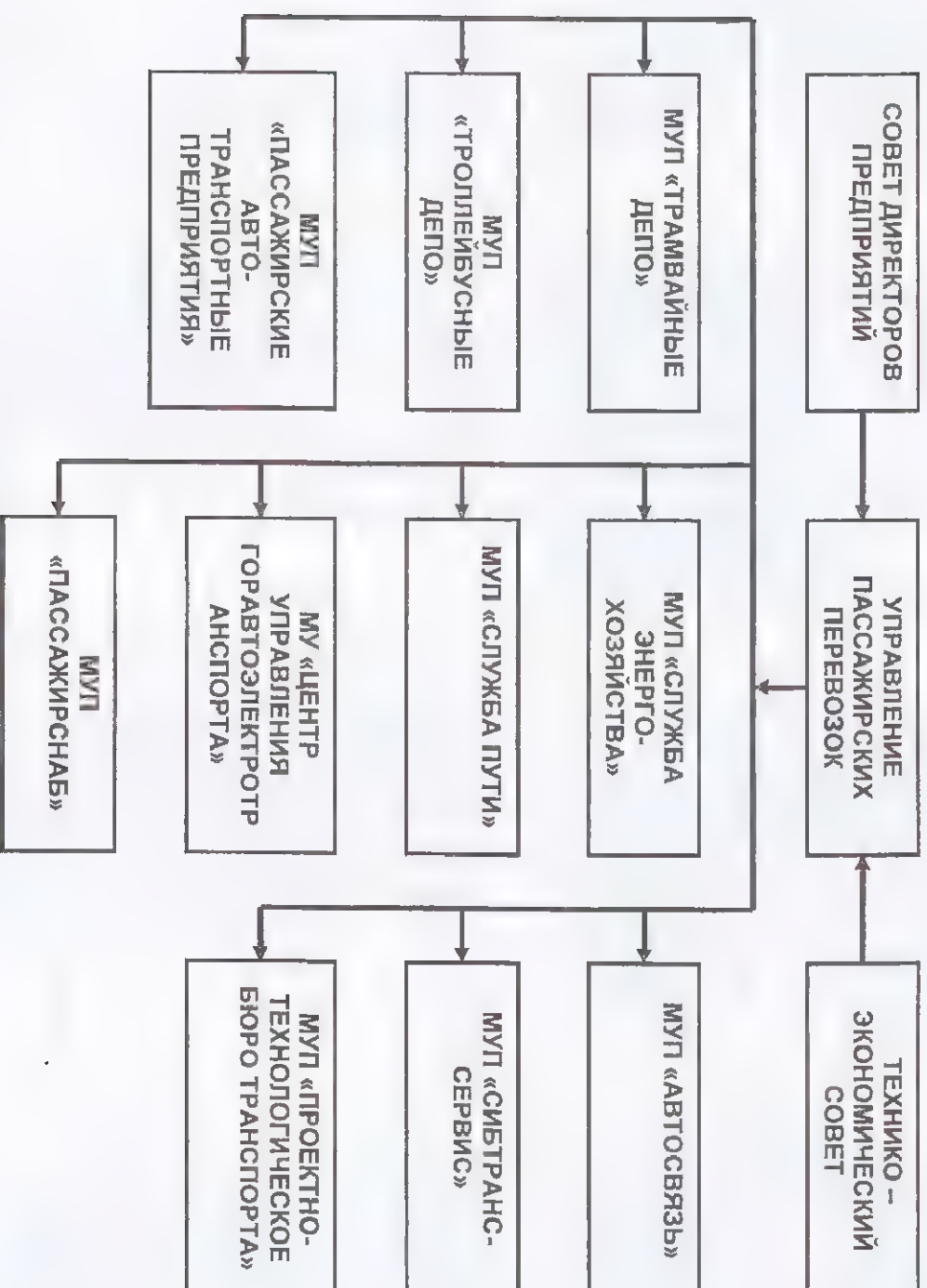
На балансе трамвайных предприятий находится:

- 195 – пассажирских трамвайных вагонов;
- 21 – трамвай снегоочиститель;
- 15 – специальных вагонов.

Среднесуточный выпуск подвижного состава трамвая составляет 135 ед.

Пробег пассажирских вагонов за 2003 год 8,298 млн. км., перевезено 89 млн. пассажиров.

МУНИЦИПАЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ, ПОДЧИНЁННЫЕ УПРАВЛЕНИЮ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК



Характеристики трамвайных вагонов, эксплуатировавшихся в г. Новосибирске с 1934 по настоящее время

Тип вагона	Х	МС	БФ	КТМ-1 (КТП-1)	МТВ-82	РВЗ-6М	К-2	РВЗ-7	КТМ-5МЗ	ЛМ-99
Город-производитель	Харьков, Мылтши	Ленинград	Москва	Усть-Катав	Москва, Рига	Рига	ЧССР	Рига	Усть-Катав	Санкт-Петербург
Год начала производства	1927	1927	1926	1947	1941	1961	1966	1982	1973	1999
Год начала эксплуатации в Новосибирске	1934	1955	1962	1951	1951	1963	1968	1984	1987	2001
Габариты, мм (длина х ширина х высота)	10250х 2462 х 3270	10345х 2198х 3260	11000х 2140 х 3424	10230х 2560 х 3055	13611х 2550 х 3050	14080х 2596 х 3148	21524х 2500 х 3050	15128х 2623 х 3070	15076х 2650 х 3150	15000х 2550 х 3150
Число осей	2	2	2	2	4	4	6	4	4	4
Вместимость, чел. номинальная / максимальная	68/100		59/97	86/128	102/150	118/197	156/220	126/218	101/168	102/180
Число и мощность тяговых двигателей, кВт	2х52			2х50 (нет)	1х55	4х43	4х45	4х50	4х45	4х50
Система управления	Четос	Негос	Негос.	Непоср.	Четос	Косвен, полуавтом.	Косвен, полуавтом. с ускорителем	Тристорно- импульсная	Косвен, полуавтом	Косвен, полуавтом.
Максимальная скорость, км/час	40	40	45	40	50	64	65	75	65	75
База вагона, мм	2700	2700	3600	3400	6375	6600	6400	7500	7500	7500
Вес тары, кг	13650		16400	12500	19260	16500	21800	19000	18000	19500



Опытный вагон RB3-7
с тиристорно-импульсным управлением. 1984 г.



Вагонный цех Ленинского депо (Кировская площадка)
после реконструкции. 2004 г.



Снегоуборочные вагоны в Ленинском депо 2004 г.



Трамвайный вагон КТМ-1 выпуска 1947-1957 г.
Эксплуатировались в Новосибирске до 1960 г.



Поливочный вагон в Октябрьском депо. 2003 г.



Вагоны ЛМ-99К и RB3-6M2 на улице Троллейной. 2004 г.



Реконструкция трамвайных путей
на улице Богдана Хмельницкого. 2004 г.



Трамвайная линия после реконструкции
по улице Серебренниковской. 2004 г.



Старший мастер Октябрьского депо М.Е. Теплов. 2004 г.



Модернизированный в Октябрьском депо вагон КТМ-5МЗ. 2004 г.



Инженер-технолог Октябрьского депо З.И. Гусева. 2004 г.



Лучшая бригада технического осмотра Октябрьского депо. 2004 г.
Слева направо: А.В. Орлов, Н.А. Пезенцев, А.В. Морозов, В.К. Иванов, А.И. Мелешенко, Е.А. Гусельников, В.А. Устинов – начальник цеха.



Пульт управления района тяговых подстанций
Службы энергохозяйства. 2000 г.



Вагон ЛМ-99К производства Петербургского
трамвайно-механического завода
в Ленинском депо. 2004 г.



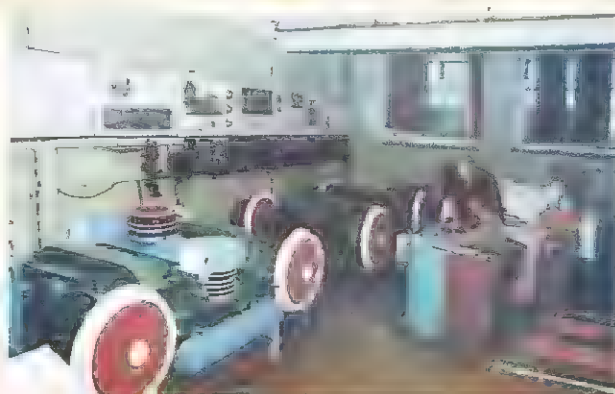
Трамвайные вагоны Октябрьского депо на маршруте N13. 2003 г.



Трамвай на улице Серебrenниковская на переезде через Октябрьскую магистраль, замощённом чугунной плиткой. 2003 г.



Преподаватель ПУ-14 В.В. Пряхин проводит занятия в лаборатории устройства трамвая. 2004 г.



Учебная лаборатория тягового электропривода кафедры электрического транспорта НГТУ. 2004 г.



Коллектив кафедры электрического транспорта НГТУ. 2004 г.

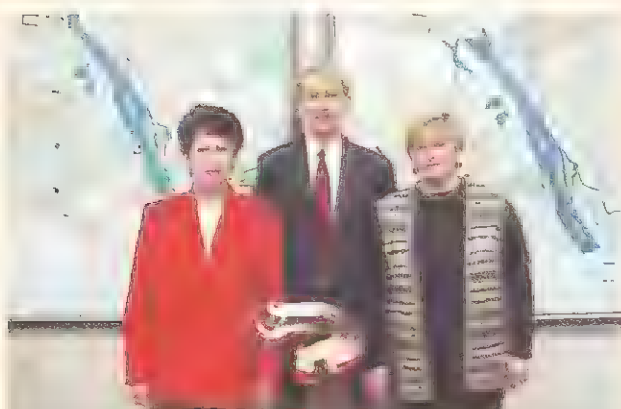
Слева направо: М.Ю. Никулин, Е.П. Ставский, Ю.А. Прокушев, к.т.н. В.В. Бирюков, д.т.н. зав. кафедрой Н.И. Щуров, к.т.н. В.Г. Коршиков, Н.Ю. Казанцева, д.т.н. Г.Н. Ворфоломеев, к.т.н. В.И. Сопов, В.А. Губина, к.т.н. М.В. Калугин, к.т.н. Н.Л. Чагин, к.т.н. А.М. Головин, Б.В. Малозёмов, Г.А. Черкашин



Идут работы по сварке стыков с применением рельсосварочного вагона. 2004 г.



Ветераны службы пути. 2004 г.



Активисты совета музея истории развития ГЭТ Новосибирска. 2004 г.
Слева направо: Л.И. Чиркова, М.Ю. Никулин, С.Д. Тимофеева

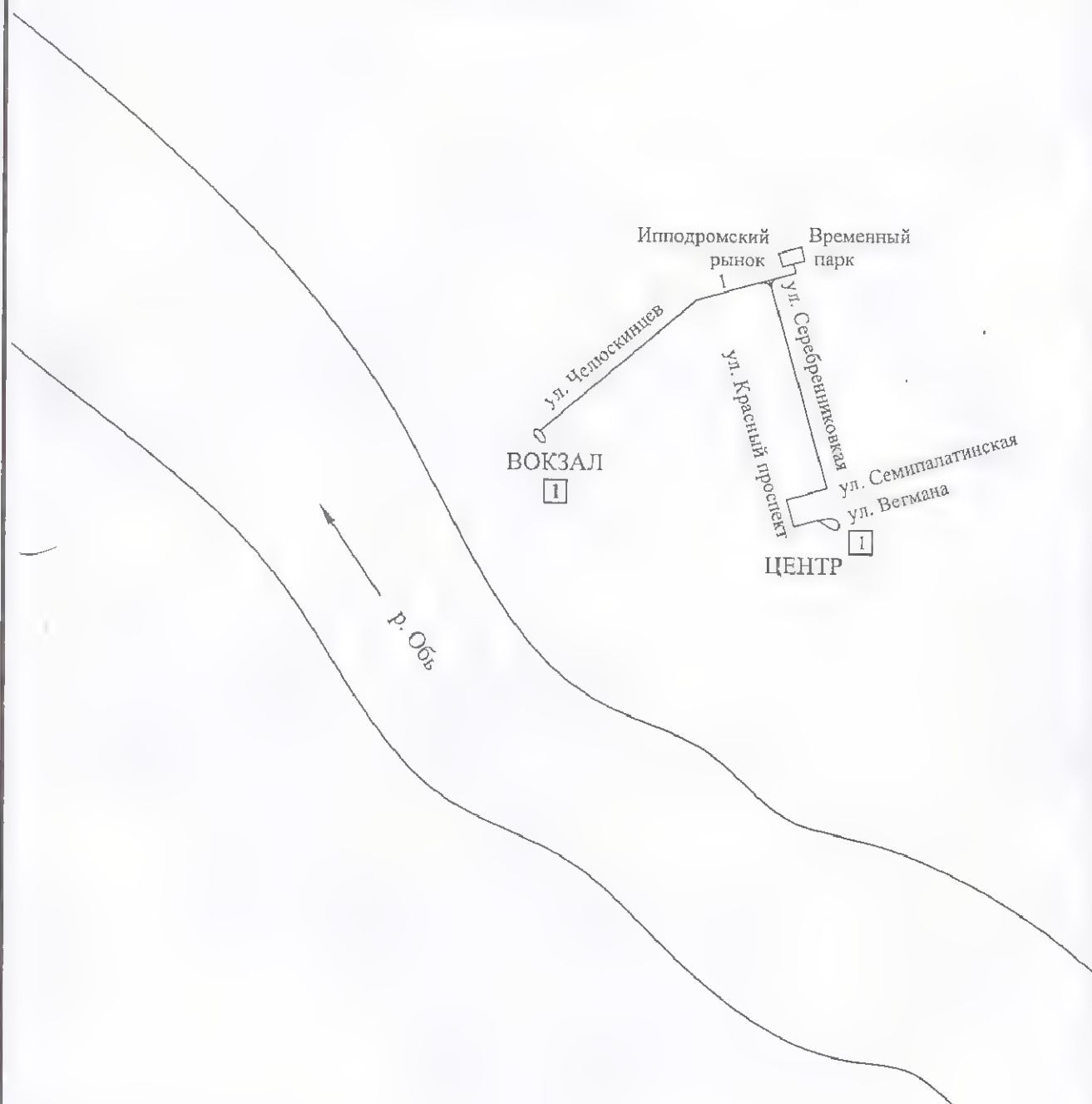


Экскурсионный трамвай в Ленинском трамвайном депо. 2004 г.



Выставочный зал музея истории развития ГЭТ Новосибирска в Ленинском депо. 2004 г.

СХЕМА 1 по состоянию на 26.11.1934 правый берег



Условные обозначения

	1	одноколейные линии трамвая и маршруты движения
	2	двухколейные линии трамвая и маршруты движения

СХЕМА 2
по состоянию на 1.01.1942
левый берег



СХЕМА 3
по состоянию на 1.01.1942
правый берег



СХЕМА 4 по состоянию на 1.01.1951 левый берег

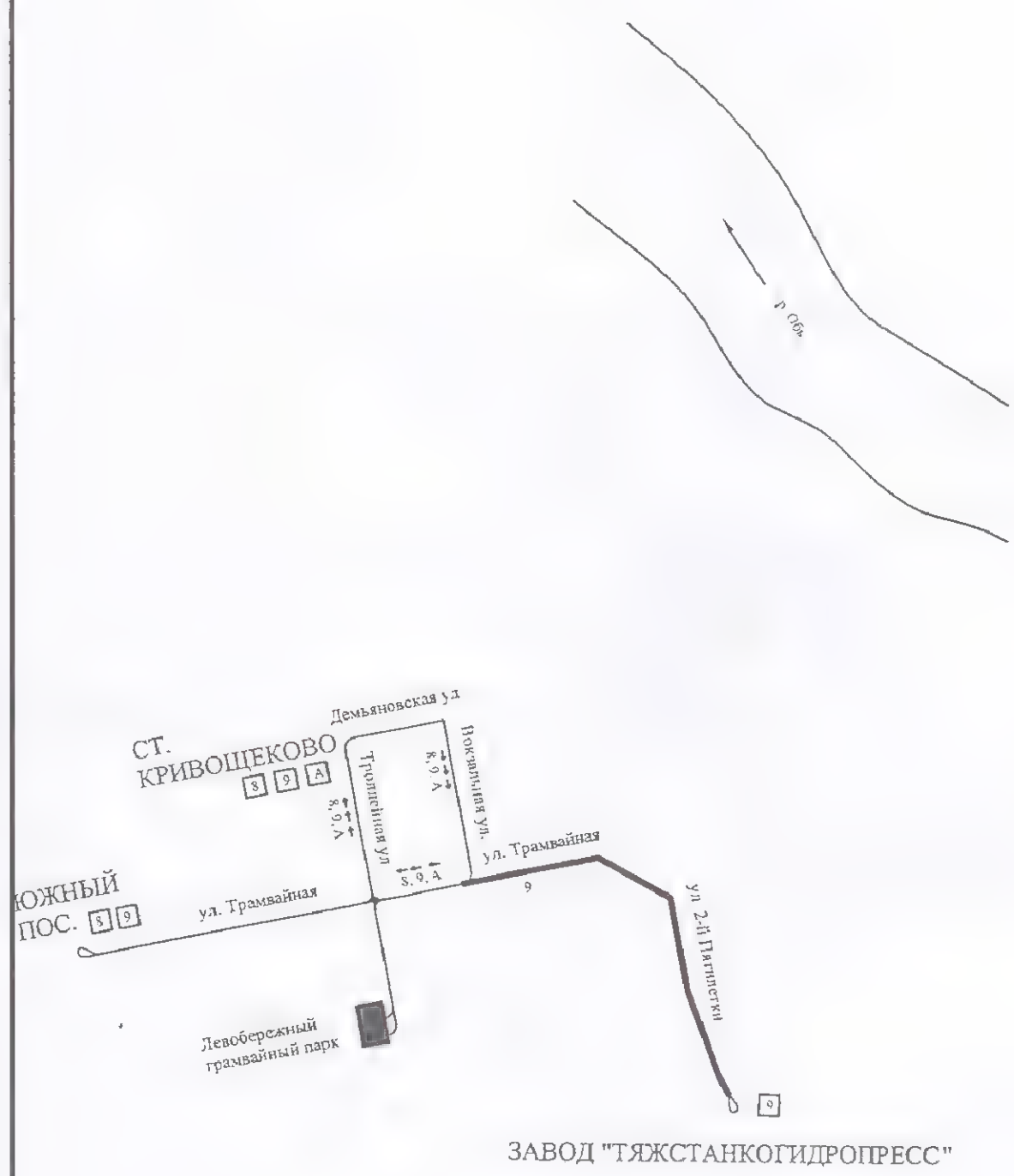


СХЕМА 5
по состоянию на 1.01.1951
правый берег



СХЕМА 6
по состоянию на 1.01.1958
левый берег



СХЕМА 7
по состоянию на 1.01.1958
правый берег



СХЕМА 8
по состоянию на 1.01.1966
левый берег



СХЕМА 9
по состоянию на 1.01.1966
правый берег



СХЕМА 11 по состоянию на 1.01.1976 правый берег

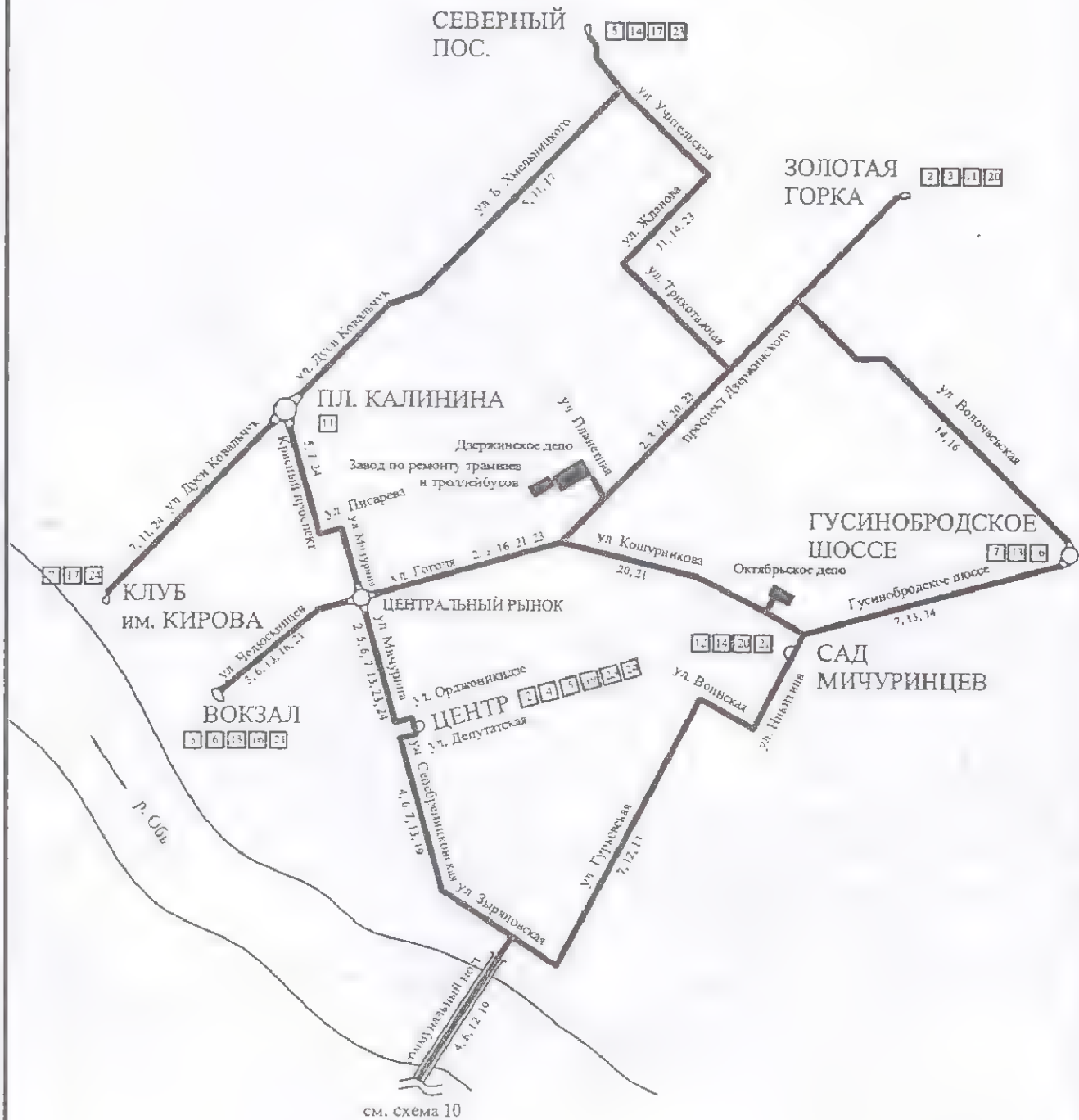


СХЕМА 12
по состоянию на 1.01.1986
левый берег



СХЕМА 13 по состоянию на 1.01.1986 правый берег



СХЕМА 14
по состоянию на 1.01.1991
левый берег



СХЕМА 15
по состоянию на 1.01.1991
правый берег



СХЕМА 16
по состоянию на 1.01.2004
левый берег



СХЕМА 17
по состоянию на 1.01.2004
правый берег



РУКОВОДИТЕЛИ ТРАМВАЙНОГО ТРЕСТА, ТРАМВАЙНО-ТРОЛЛЕЙБУСНОГО УПРАВЛЕНИЯ, КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ, УПП за период 1934 г – 2004 г

№ п/п	Ф. И. О.	Должность	Период работы
1	Гришин Дмитрий Григорьевич	Управляющий трамвайного треста	1934г-1935г
2.	Луговцов Владимир Иванович	Управляющий трамвайного треста	1935г – 1938г
3.	Сташков Александр Харламович	Управляющий трамвайного треста	1938г-1940г
4.	Чернаков Нахим Абрамович	Управляющий трамвайного треста	1940г-1941г
5.	Крылов Владимир Федорович	Управляющий трамвайного треста	1941г-1942г
6.	Сотников Иван Федорович	Управляющий трамвайного треста	1942г – 1943г
7.	Десматнек Иван Иванович	Управляющий трамвайного треста	1943г-1945г
8.	Эйделъман Лазарь Аронович	Управляющий трамвайного треста	1945г-1951г
9.	Клюев Николай Михайлович	Управляющий трамвайного треста	1951г-1952г
10.	Герентьев Александр Александрович	Управляющий трамвайного треста	1952г-1953г
11.	Демин Александр Иванович	Управляющий трамвайного треста Управляющий трамвайно-троллейбусного треста	1953г-1957г 1957г-1958г
12.	Дробышев Георгий Григорьевич	Начальник трамвайно-троллейбусного управления	1958г-1960г
13.	Хребтов Леонид Иванович	Начальник трамвайно-троллейбусного управления	1960г – 1963г
14.	Лихачев Иван Васильевич	Начальник трамвайно-троллейбусного управления	1963г – 1966г
15.	Смоляр Василий Лазаревич	Начальник Новосибирского трамвайно-троллейбусного управления	1966г – 1989г
16.	Голычков Геннадий Тимофеевич	Начальник управления городского транспорта	1989г-1991г
17.	Тен Борис Яковлевич	Начальник управления городского транспорта	1991г-1992г
18.	Торопкин Олег Анатольевич	Председатель комитета по транспорту	1992г-1996г
19.	Шумилов Владимир Николаевич	Начальник управления пассажирских перевозок	1996г – 1997г
20.	Новоселов Валерий Иванович	Начальник управления пассажирских перевозок	1997г по н/время 2004г

РУКОВОДИТЕЛИ ДЗЕРЖИНСКОГО ТРАМВАЙНОГО ДЕПО за период 1970г – 2004г

№ п/п	Ф. И. О. ДИРЕКТОРА	Период работы
1	Клюев Николай Михайлович	Директор Правобережного трамвайного парка 1935г – 1947г
2	Востриков Георгий Михайлович	1949г-1951г
3.	Амстердамский Н. И.	1951г-1956г
4.	Гришин Василий Семенович	1956г-1957г
5.	Сапранков Ф. П.	1957г-1958г
6.	Семиков К. Г.	1958г-1961г
7	Кравцов Л. И.	1961г-1962г
8.	Власенко Михаил Андреевич	1962г-1966г
9.	Папуша Владимир Павлович	1966г
10.	Веретенников Александр Владимирович	1966г-1969г
11.	Гатаков Николай Тимофеевич	1969г-1970г
12	Теплов Михаил Ефимович	1970г-1982г
13.	Чучкалов Виктор Федорович	1982г-1983г
14	Салтановский Сергей Борисович	1983г-1986г
15.	Евраев Яков Львович	1986г-1989г
16.	Марковец Виктор Николаевич	1989г – 1998г

РУКОВОДИТЕЛИ ЛЕВОБЕРЕЖНОГО (ЛЕНИНСКОГО) ТРАМВАЙНОГО ДЕПО за период 1941г-2004г

№ п/п	Ф. И. О. ДИРЕКТОРА	Период работы
1.	Трофимов Ф. К.	1941г – 1945г
2	Мягков Александр	1945 – 1953г
3	Сурков Иван Филиппович	Кировское трамвайное депо 1953г – 1968г
4	Савинских Александр Николаевич	1968г-1969г
5	Гущин Лев Африканович	1969г-1970г
6.	Харлашкин Николай Алексеевич	Ленинское трамвайное депо 1970г – 1982г
7	Харин Александр Семенович	1982г – 1986г
8	Гопаченко Владимир Прокопьевич	1986г – 1988г
9.	Гадьяльшин Геннадий Сергеевич	1988г по н/время 2004г

РУКОВОДИТЕЛИ ОКТЯБРЬСКОГО ТРАМВАЙНОГО ДЕПО №3 за период 1964г – 2001г

№ п/п	Ф. И. О. ДИРЕКТОРА	Период работы
1.	Гредасов Владимир Иванович	апрель 1964-май 1965
2.	Коршиков Владимир Григорьевич	июль 1965- шоль 1966
3	Папуша Владимир Павлович	август 1966- сентябрь 1971
4	Власок Владимир Павлович	сентябрь 1971- май 1972

5.	Шустов Виктор Иванович	июнь 1972 - март 1973
6.	Копябин Виктор Сергеевич	март 1973 - август 1977
7.	Гишин Виктор Владимирович	сентябрь 1977 - июль 1988
8.	Хакимов Звнур Таузиикович	июль 1988 - август 1989
9.	Тен Борис Яковлевич	сентябрь 1989 - февраль 1991
10.	Кизяков Валентин Васильевич	апрель 1991 - февраль 1993
10.	Сапоцкий Сергей Павлович	февраль 1993 - сентябрь 2001
11.	Клемшов Олег Петрович	январь 2001

РУКОВОДИТЕЛИ КИРОВСКОГО ТРАМВАЙНОГО ДЕПО за период 1970 г -1998г

№ п/п	Ф. И. О. ДИРЕКТОРА	Период работы
1.	Гушин Лев Африканович	1970г – 1978г
2.	Солтановский Борис Иванович	1978г -- 1983г
3.	Блохнин Павел Александрович.	1983г-1986г
4.	Харин Александр Семенович	1986г-1988г
5.	Гопоченко Владимир Прокопьевич	1988г-1992г
6.	Андронов Виктор Георгиевич	1992г-1994г
7.	Крачко Олег Лаврентьевич	1994г – 1998г

РУКОВОДИТЕЛИ «СЛУЖБА ПУТЬ»

1. Дергачев Георгий Емельянович
2. Сидельников Борис Иванович
3. Филатов
4. Поносов Вадим Васильевич
5. Беломестных Михаил Иванович
6. Панченко Борис Никитович
7. Потапенко Владимир Исаевич
8. Корабейников Петр Васильевич
9. Маршалов Владимир Дмитриевич
10. Брюзгин
11. Гопаченко Владимир Прокопьевич
12. Лаптев Александр Ульянович

РУКОВОДИТЕЛИ «СЛУЖБЫ ЭНЕРГОХОЗЯЙСТВА» С 1951Г.

- | | |
|---------------------------------|-------------------|
| 1. Кривошапкин Даниил Андреевич | 1951 г. – 1978 г. |
| 2. Орленок Анатолий Николаевич | 1978 г. – 1982 г. |
| 3. Нудненко Евгений Прокопьевич | 1982 г. – 1984 г. |
| 4. Чайка Владимир Аверьянович | 1984 г. – 1998 г. |
| 5. Барбанец Виктор Леонидович | 1998 г. – 2002 г. |
| 6. Гунзер Валерий Анатольевич | с 2002 г. |

РАБОТНИКИ МУП Г. НОВОСИБИРСКА «ЛЕНИНСКОЕ ТРАМВАЙНОЕ ДЕПО 2» НАГРАЖДЕННЫЕ ОРДЕНАМИ, МЕДАЛЯМИ, НАГРУДНЫМИ ЗНАКАМИ НАГРАЖДЕННЫ ОРДЕНАМИ: «Трудовой Славы», «Славы» , «Трудового Красного Знамени» ,«Знак Почета»

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1. Боровкова Екатерина Петровна | – «Трудового Красного Знамени» |
| 2. Казанцев Андрей Андреевич | – «Славы»
«Трудового Красного Знамени» |
| 3. Зайцев Виктор Николаевич | – «Знак Почета» |
| 4. Стружук Александр Алексеевич | – «Трудовой Славы» |
| 5. Тесля Иван М. | – «Трудовой Славы» |

НАГРАЖДЕННЫ МЕДАЛЬЮ, «ВЕТЕРАН ТРУДА»

- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| 1. Акрамиди Л. Н. | 30. Лаптев Ю. А. |
| 2. Альбах Л. П. | 31. Лебедев В. Д. |
| 3. Андреева В. Ф. | 32. Лушникова Х. |
| 4. Аношкина Е. А. | 33. Мамаева Н. К. |
| 5. Безкапустина В. М. | 34. Маркова Л. И. |
| 6. Боровкова Е. П. | 35. Мартынова Г. Н. |
| 7. Буняк Л. Т. | 36. Митрофанова Л. Ф. |
| 8. Волошин Г. Д. | 37. Морозова З. И. |
| 9. Вьюнникова В. В. | 38. Насатович З. Г. |
| 10. Галиченко В. Н. | 39. Ожиринская Е. А. |
| 11. Ганюков В. И. | 40. Очаковская В. Д. |
| 12. Глазычев В. М. | 41. Панкова В. Е. |
| 13. Давыдова Н. А. | 42. Положенцева Т. М. |
| 14. Дамарова Н. А. | 43. Полякова Т. А. |
| 15. Жабин А. Л. | 44. Пугач Н. В. |
| 16. Завильская Г. И. | 45. Пузырева Л. А. |
| 17. Зайцев В. Н. | 46. Пушкарева К. Ф. |
| 18. Иванова Л. С. | 47. Решетникова В. В. |
| 19. Иванова Р. В. | 48. Рончиков В. П. |
| 20. Казанцев А. А. | 49. Россейкина Н. С. |
| 21. Караваева П. С. | 50. Степанова Г. Н. |
| 22. Кац О. Д. | 51. Таушканова А. П. |
| 23. Кирста Н. Г. | 52. Тербилова Н. В. |
| 24. Клецуков В. И. | 53. Тесля И. М. |
| 25. Олмакова Н. А. | 54. Титова Т. Н. |
| 26. Константинова В. И. | 55. Уткина Т. С. |
| 27. Краснопольская В. Г. | 56. Чибисова С. А. |
| 28. Крымская С. А. | 57. Шнайдер Н. В. |
| 29. Кургузова А. Е. | |

НАГРАЖДЕННЫ МЕДАЛЯМИ

**«За трудовое отличие»,
«За строительство Байкало-Амурской магистрали»,
«За безупречную службу», «За доблестный труд».**

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1. Андреева Валентина Федоровна | – «За трудовое отличие» |
| 2. Алекин А. Д. | – «За доблестный труд» |
| 3. Беспечанский С. И. | – «За строительство
Байкало-Амурской магистрали» |
| 4. Пуртов В. П. | – «За безупречную службу» |
| 5. Клецуков В. И. | – «За доблестный труд» |
| 6. Рябова Надежда Петровна | – «За доблестный труд» |
| 7. Тесля Иван М. | – «За доблестный труд» |

НАГРАЖДЕНЫ НАГРУДНЫМИ ЗНАКАМИ
«100 лет Российскому трамваю»,
«Почетный работник горэлектротранспорта»,
«За работу без аварий», «Победитель соц. соревнования»,
«Ударник пятилетки», «Отличник соц. соревнования»,
«В честь 50-летия образования СССР».
«100 лет Российскому трамваю»

1. Андреева Валентина Федоровна «100 лет Российскому трамваю»
2. Бездольева Зинаида Егоровна «100 лет Российскому трамваю»
3. Богданова Н. Д. «100 лет Российскому трамваю»
4. Буняк Л. Т. «100 лет Российскому трамваю»
5. Варивода А. С. «100 лет Российскому трамваю»
6. Ватаманюк Г. Г. «100 лет Российскому трамваю»
7. Власова В. И. «100 лет Российскому трамваю»
8. Гаврилова З. А. «100 лет Российскому трамваю»
9. Герман В. П. «100 лет Российскому трамваю»
10. Долгополова Т. С. «100 лет Российскому трамваю»
11. Домашенкина Т. Н. «100 лет Российскому трамваю»
12. Ермаченкова С. И. «100 лет Российскому трамваю»
13. Зуборева Е. М. «100 лет Российскому трамваю»
14. Казанцев А. А. «100 лет Российскому трамваю»
15. Кирста Н. Г. «100 лет Российскому трамваю»
16. Колоткова Л. Н. «100 лет Российскому трамваю»
17. Кочкина В. А. «100 лет Российскому трамваю»
18. Лебедев В. Д. «100 лет Российскому трамваю»
19. Лутенкова Г. И. «100 лет Российскому трамваю»
20. Лушникова Х. «100 лет Российскому трамваю»
21. Маматьева Г. И. «100 лет Российскому трамваю»
22. Марков А. В. «100 лет Российскому трамваю»
23. Маркова Л. И. «100 лет Российскому трамваю»
24. Наговская Н. А. «100 лет Российскому трамваю»
25. Наседкин С. Д. «100 лет Российскому трамваю»
26. Очаковская В. Д. «100 лет Российскому трамваю»
27. Панкова В. Е. «100 лет Российскому трамваю»
28. Петроченко В. Н. «100 лет Российскому трамваю»
29. Подлипаева М. П. «100 лет Российскому трамваю»
30. Полякова Т. А. «100 лет Российскому трамваю»
31. Рассейкина Н. С. «100 лет Российскому трамваю»
32. Русакова Г. М. «100 лет Российскому трамваю»
33. Симбирская Н. И. «100 лет Российскому трамваю»
34. Скокленко В. И. «100 лет Российскому трамваю»
35. Старцев Ю. Ф. «100 лет Российскому трамваю»
36. Степанова Г. Н. «100 лет Российскому трамваю»
37. Стружук А. А. «100 лет Российскому трамваю»

38. Тамбовцева Л. П. «100 лет Российскому трамваю»
39. Таушканова А. П. «100 лет Российскому трамваю»
40. Федюк Н. И. «100 лет Российскому трамваю»
41. Фефелова Н. А. «100 лет Российскому трамваю»
42. Французова Е. Н. «100 лет Российскому трамваю»
43. Чибисова С. А. «100 лет Российскому трамваю»
44. Шмаков Е. Р. «100 лет Российскому трамваю»
45. Шокот Т. М. «100 лет Российскому трамваю»

«Почетный работник горэлектротранспорта»

1. Глазачев В. М. «Почетный работник горэлектротранспорта»
2. Федюк Н. И. «Почетный работник горэлектротранспорта»
3. Чиркова Л. И. «Почетный работник горэлектротранспорта»
4. Шокот Т. М. «Почетный работник горэлектротранспорта»

«За работу без аварий»

1. Архипов В. М. «За работу без аварий» – трижды
2. Батаева Н. А. «За работу без аварий» – дважды
3. Васильева О. Ф. «За работу без аварий» – дважды
4. Воробьев Н. Л. «За работу без аварий» – дважды
5. Сидельников А. В. «За работу без аварий» – дважды
6. Старцев Ю. Ф. «За работу без аварий» – дважды
7. Французова Е. Н. «За работу без аварий» – дважды
8. Артамонова Е. П. «За работу без аварий»
9. Богданова Н. Д. «За работу без аварий»
10. Болотникова Е. М. «За работу без аварий»
11. Боровкова Е. П. «За работу без аварий»
12. Вагнер Е. В. «За работу без аварий»
13. Варивода А. С. «За работу без аварий»
14. Васильева З. М. «За работу без аварий»
15. Виноградов К. К. «За работу без аварий»
16. Гаврилова З. А. «За работу без аварий»
17. Герман В. П. «За работу без аварий»
18. Голоднова П. С. «За работу без аварий»
19. Гукова Г. М. «За работу без аварий»
20. Захарова Г. А. «За работу без аварий»
21. Зябина Л. Я. «За работу без аварий»
22. Кирста Н. Г. «За работу без аварий»
23. Климова Н. П. «За работу без аварий»
24. Константинова В. И. «За работу без аварий»
25. Костюченко Л. А. «За работу без аварий»
26. Лутенкова Г. И. «За работу без аварий»
27. Манина Н. А. «За работу без аварий»
28. Насатович З. Г. «За работу без аварий»
29. Новак Г. Ф. «За работу без аварий»
30. Ожиринская Е. А. «За работу без аварий»
31. Очаковская В. Д. «За работу без аварий»
32. Попов О. Н. «За работу без аварий»
33. Постоногов А. А. «За работу без аварий»
34. Россейкина Н. С. «За работу без аварий»

35. Русанова В. А. «За работу без аварий»
36. Свиридова Л. А. «За работу без аварий»
37. Смолянинов В. Ф. «За работу без аварий»
38. Таушканова А. П. «За работу без аварий»
39. Токарева О. А. «За работу без аварий»
40. Торончина Н. А. «За работу без аварий»
41. Шокот Т. М. «За работу без аварий»

«Победитель соц. соревнования»

1. Тесля И. М. «Победитель соц. соревнования»-четырежды
2. Колотова Е. А. «Победитель соц. соревнования»- дважды
3. Шангина Т. Е. «Победитель соц. соревнования»- дважды
4. Безкапустина В. М. «Победитель соц. соревнования»
5. Буняк Л. Т. «Победитель соц. соревнования»
6. Галиченко В. Н. «Победитель соц. соревнования»
7. Ганюков В. И. «Победитель соц. соревнования»
8. Герасимов В. И. «Победитель соц. соревнования»
9. Дельман Г. А. «Победитель соц. соревнования»
10. Завильская Г.И. «Победитель соц. соревнования»
11. Зайцев В. Н. «Победитель соц. соревнования»
12. Здоровая Г. С. «Победитель соц. соревнования»
13. Иванова Л. С. «Победитель соц. соревнования»
14. Казанцев А. А. «Победитель соц. соревнования»
15. Курков А. А. «Победитель соц. соревнования»
16. Митерев Ю. И. «Победитель соц. соревнования»
17. Михалев В. Н. «Победитель соц. соревнования»
18. Мотырев Б. В. «Победитель соц. соревнования»
19. Нужин В. С. «Победитель соц. соревнования»
20. Палей Г. А. «Победитель соц. соревнования»
22. Пугач Н. В. «Победитель соц. соревнования»
23. Скокленко В. И. «Победитель соц. соревнования»
24. Строкова Е. И. «Победитель соц. соревнования»
25. Стукалова В. И. «Победитель соц. соревнования»

«Ударник пятилетки»

1. Бодягин Ю. А. «Ударник пятилетки» – дважды
2. Боровкова Е. П. «Ударник пятилетки»
3. Буняк Л. Т. «Ударник пятилетки»
4. Галиченко В.Н. «Ударник пятилетки»
5. Глазачев В. М. «Ударник пятилетки»
6. Гувская В. Н. «Ударник пятилетки»
7. Зайцев В. Н. «Ударник пятилетки»
8. Иванова Л. С. «Ударник пятилетки»
9. Казанцев А. А. «Ударник пятилетки»
10. Кирсанов Л. П. «Ударник пятилетки»
11. Крысов В. И. «Ударник пятилетки»
12. Митрофанова Л. Ф. «Ударник пятилетки»
13. Павлов В.П. «Ударник пятилетки»
14. Погурок А. С. «Ударник пятилетки»
15. Прокопьев В. П. «Ударник пятилетки»

16. Россейкина Н.С..... «Ударник пятилетки»
17. Старцев Ю. Ф. «Ударник пятилетки»
18. Строкова Е. И. «Ударник пятилетки»
19. Стружку А. А. «Ударник пятилетки»
20. Ступакова В. И. «Ударник пятилетки»
21. Французова Е.Н. «Ударник пятилетки»

«Отличник соц. соревнования»

1. Бодягин Ю. А. «Отличник соц. соревнования лесного хозяйства»
2. Галиченко В. Н. «Отличник соц. соревнования РСФСР»

«В честь 50- летия образования СССР »

1. Моисеев В.Н. «В честь 50- летия образования СССР »
2. Пугач Н. В. «В честь 50- летия образования СССР »

Работники МУП «СЭХ» награжденные орденами, медалями

Орден «Октябрьской революции»

1. Комарова Полина Никитична

Орден «Знак почета»

1. Комаров Александр Александрович
2. Кривошапкин Даниил Андреевич
3. Вуштей Виктор Иванович
4. Захаров Юрий Константинович

Орден «Трудового Красного Знамени»

1. Заворин Николай Агеевич
2. Хорева Анна Григорьевна

Орден «Трудой славы III – степени»

1. Цуриков Вячеслав Иванович

Медаль «За трудовую доблесть»

1. Герасименко Василий Иванович
2. Чайка Владимир Аверьянович

Медаль «За трудовое отличие»

1. Коротеев Николай Сергеевич

Медаль «За доблестный труд»

1. Цибулько Таисия Ивановна
2. Вялко Тамара Ивановна
3. Шипилов Владимир Георгиевич
4. Кривошапкина Валентина Павловна
5. Чайка Владимир Аверьянович

«Во знаименование 100 летия со дня рождения В. И. Ленина»

1. Цибулько Таисия Ивановна
2. Вялко Тамара Ивановна
3. Шипилов Владимир Георгиевич
4. Кривошапкина Валентина Павловна
5. Чайка Владимир Аверьянович

Награждены медалью «Ветеран труда»

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Богданова Нина Васильевна | 30. Вологодина Раиса Петровна |
| 2. Кубасова Любовь Федоровна | 31. Вялкова Тамара Ивановна |
| 3. Захарова Екатерина Филипповна | 32. Вуштей Виктор Иванович |
| 4. Плехова Лидия Михайловна | 33. Вохминова Екатерина Антоновна |
| 5. Садовникова Мария Васильевна | 34. Гудимова Раиса Михайловна |
| 6. Горбанец Анна Николаевна | 35. Дмитриева Лидия Готфридовна |
| 7. Маланова Любовь Федоровна | 36. Дюжев Владимир Иванович |
| 8. Тимофеева Анна Васильевна | 37. Заворин Николай Агеевич |
| 9. Данильченко Петр Никитич | 38. Зимин Степан Михайлович |
| 10. Поляков Игорь Владимирович | 39. Захаров Юрий Константинович |
| 11. Ермолина Нина Афанасьевна | 40. Иогансон Раиса Иосифовна |
| 12. Безбородое Иван Денисович | 41. Кривчикова Юлия Викторовна |
| 13. Филиппова Галина Ивановна | 42. Коновалов Николай Петрович |
| 14. Соломатов Петр Николаевич | 43. Кутявина Мария Ивановна |
| 15. Постникова Ида Николаевна | 44. Кузьменко Евгения Григорьевна |
| 16. Федулова Варвара Петровна | 45. Кузнецова Галина Ивановна |
| 17. Чайка Вера Аверьяновна | 46. Макаренко Лидия Сергеевна |
| 18. Храмова Клавдия Федотовна | 47. Мицкевич Людмила Александровна |
| 19. Чайка Владимир Аверьянович | 48. Марейчева Нина Игнатьевна |
| 20. Бавтрышева Ольга Тимофеевна | 49. Недопекин Владимир Михайлович |
| 21. Куташова Матрена Семеновна | 50. Потапова Тамара Григорьевна |
| 22. Горбатенко Анатолий Афанасьевич | 51. Пьянова Мария Иосифовна |
| 23. Горбатенко Светлана Семеновна | 52. Смирнов Анатолий Евгеньевич |
| 24. Адольф Виктор Александрович | 53. Сивков Михаил Иванович |
| 25. Баженова Галина Степановна | 54. Стрига Надежда Матвеевна |
| 26. Бородина Валентина Григорьевна | 55. Сундеева Галина Егоровна |
| 27. Биткина Нина Николаевна | 56. Фильянский Юрий Михайлович |
| 28. Бутыра Мария Петровна | 57. Лодягина Юлия Тихоновна |
| 29. Васильева Антонина Тимофеевна | 58. Цибулько Таисия Ивановна |

59. Черданцев Григорий Николаевич
 60. Шипилов Владимир Георгиевич
 61. Щербинин Анатолий Петрович

62. Терентьева Галина Степановна
 63. Дружинина Клавдия Алексеевна
 64. Воробьева Любовь Федоровна

Награжден нагрудным знаком "Почетный работник транспорта России" – Чайка Владимир Аверьянович

Ветераны отработавшие более 30 лет водителями трамваев, слесарями в Дзержинском и Октябрьском трамвайном депо.

Ф.И.О.	Год рождения	Стаж работы
Дикун Анна Арестарховна	01.10.1919 г.	34 года
Клименченко Прасковья Ивановна	02.04.1920 г.	35 лет
Тропина Прасковья Михайловна	05.05.1922 г.	с 1970 г.
Гоник Иван Юрьевич	03.03.1920 г.	27 лет
Зайцева Екатерина Михайловна	08.11.1923 г.	30 лет
Каргаполова Наталья Александровна	13.03.1923 г.	25 лет
Балышева Мария Васильевна	02.04.1921 г.	16 лет
Положенцева Федосья Назаровна	02.02.1916 г.	17 лет
Колмагоров Мария Васильевна	03.03.1923 г.	18 лет
Максимова Екатерина Герасимовна	27.03.1925 г.	20 лет
Другова Александра Игнатьевна	21.03.1928 г.	30 лет
Живетьева Клавдия Васильевна	13.12.1928 г.	20 лет
Орленко Руфина Филимоновна	28.12.1928 г.	23 года
Осина Раиса Васильевна	03.06.1928 г.	25 лет
Патрашкова Анна Ильинична	02.03.1930 г.	36 лет
Душкина Татьяна Ильинична	04.03.1932 г.	35 лет
Южаков Александр Иванович	1912 г.	
Перминова Прасковья Ивановна	05.05.1923 г.	
Косипов Петр Николаевич	1913 г.	
Краснов Михаил Павлович	1926 г.	
Рябушева Анастасия Ефимовна	1915 г.	
Паречина Агрепина Сергеевна	1918 г.	
Булышева Анна Васильевна	1923 г.	
Яковлева Анна Ивановна	1922 г.	
Захарова Ефросинья Мироновна	1923 г.	
Герасименко Вера Станиславовна	1922 г.	
Колтакова Анна Григорьевна	1928 г.	
Бусловская Нина Андреевна	1918 г.	
Фатеева Людмила Яковлевна	1926 г.	
Жданов Борис Акимович	1926 г.	
Патов Петр Федорович	1918 г.	
Канаева Вера Илларионовна	1930 г.	

Колобкова Зинаида Ивановна	1919 г.	
Юшкова Нина Сергеевна	1936 г.	
Плотников Анатолий Иванович	1923 г.	
Казаков Анатолий Митрофанович	1929 г.	
Хафизова Раида	1926 г.	
Костылева Анна Васильевна	1937 г.	
Тинякова Анна Илларионовна	1936 г.	
Панина Анна Гавриловна	1935 г.	
Кашина Нина Ивановна	1938 г.	
Новиков Геннадий Викторович	1938 г.	
Ныробцева Виолетта Георгиевна	1940 г.	
Щелкина Валентина Иосифовна	1937 г.	
Гаврилова Валентина Дмитриевна	1936 г.	
Храпунов Константин Васильевич	1940 г.	
Озерова Нина Михайловна	1937 г.	
Каштанова Надежда Дмитриевна	1937 г.	

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ
на награждение знаком «100 лет Российскому трамваю»
работников муниципального предприятия
«Дзержинское трамвайное депо №1»
г. Новосибирска

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1. Копытов Виктор Григорьевич | 21. Сусллова Валентина Дмитриевна |
| 2. Жилин Анатолий Григорьевич | 22. Кассина Валентина Дмитриевна |
| 3. Шоков Владимир Иванович | 23. Нагорная Галина Александровна |
| 4. Тимагин Николай Иванович | 24. Юрченко Наталья Петровна |
| 5. Шишкин Геннадий Иванович | 25. Стрельцов Виктор Владимирович |
| 6. Котов Анатолий Николаевич | 26. Зайферт Виктор Иоганесович |
| 7. Гоник Виктор Иванович | 27. Марковец Виктор Николаевич |
| 8. Филин Павел Александрович | 28. Лаврова Инна Ивановна |
| 9. Борисов Николай Иванович | 29. Иванчей Валентина Антоновна |
| 10. Приходько Борис Иванович | 30. Трубникова Галина Сергеевна |
| 11. Новокрещенова Надежда Константиновна | 31. Новиков Геннадий Викторович |
| 12. Бугоркова Валентина Петровна | 32. Рябушева Анастасия Ефимовна |
| 13. Краюшкин Юрий Яковлевич | 33. Шилкина Надежда Васильевна |
| 14. Копытова Наталья Александровна | 34. Забелина Анна Федоровна |
| 15. Акимова Нина Павловна | 35. Багаян Михаил Макарович |
| 16. Бережнева Екатерина Васильевна | 36. Зайцев Владимир Михайлович |
| 17. Багаева Галина Григорьевна | 37. Осипов Виктор Алексеевич |
| 18. Алехина Евгения Федоровна | 38. Осипова Валентина Афанасьевна |
| 19. Дивеев Владислав Петрович | 39. Вологодина Елизавете Владимировна |
| 20. Гузева Тамара Прокофьевна | 40. Теплова Нина Ивановна |

**Список
работников МП «Октябрьское трамвайное депо (№3)»
предоставленных к награждению знаком
«100 лет Российскому трамваю»**

№ п/п	Ф.И.О.	Должность	Год рождения
1	Зубарева Людмила Ерофеевна	водитель тр-я	1966
2	Бугаева Мая Федоровна	водитель тр-я	1967
3	Кривякин Виктор Федорович	водитель тр-я	1969
4	Белов Анатолий Николаевич	водитель тр-я	1969
5	Черноскутов Егор Михайлович	водитель тр-я	1969
6	Ярманова Раиса Ивановна	водитель тр-я	1969
7	Ежакова Анна Михайловна	водитель тр-я	1970
8	Колина Лидия Яковлевна	водитель тр-я	1970
9	Киприянова Мария Филипповна	водитель тр-я	1970
10	Киприянов Федор Егорович	водитель тр-я	1970
11	Спиридонова Любовь Александровна	водитель тр-я	1970
12	Черепинская Людмила Николаевна	водитель тр-я	1971
13	Русинова Галина Яковлевна	водитель тр-я	1972
14	Ларькин Анатолий Васильевич	водитель тр-я	1973
15	Балдук Любовь Тимофеевна	водитель тр-я	1974
16	Валентинасов Александр Федорович	водитель тр-я	1974
17	Князьков Николай Алексеевич	водитель тр-я	1976
18	Беляева Раиса Ивановна	водитель маневр, работ	1972
19	Мурсалиева Нина Васильевна	водитель маневр, работ	1971
20	Рак Зоя Ивановна	водитель маневр, работ	1969
21	Федоров Анатолий Фиопентьевич	слесарь	1979
22	Иванов Виктор Кузьмич	слесарь	1973
23	Акулич Владимир Михайлович	слесарь	1971
24	Куцый Иван Степанович	слесарь	1978
25	Асадчий Александр Семенович	обмотчик элемент, эл. машин	1965
26	Сапоцкий Сергей Павлович	директор депо	1981
27	Попова Ольга Васильевна	мастер	1971
28	Токмакова Нина Николаевна	инженер-технолог	1971
29	Еремина Галина Павловна	ревизор	1971
30	Зайцева Любовь Ивановна	инж. по норм.	1975

**Дизайн обложки разработан
В. Н. Марковцом – начальником ТО УПП**

•

**Консультанты:
В. Н. Марковец, М. Ю. Никулин, Л. И. Чиркова**

•

**Дизайн и разработка макета, компьютерная верстка:
И. О. Пунцуй, О. И. Хисматулин**

•

**Технический консультант
А. Н. Боровиков**

•

**Корректор
И. А. Шахтарина**

**Отпечатано с готовых диапозитивов
в ООО «Компания «Сета»
630102 Новосибирск, ул. Восход, 1а
Тираж 1000 экземпляров**